14e Année — N° 673. Le Numéro : 50 centimes. 12 Août 1911 — Tous les Samedis.
Europe : 0 fr. 60. — Autres pays : 0 fr. 70.

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

LE MEETING DU VENTOUX

BILLINGTON

L'invincible champion anglais qui a triomphé dimanche à Joinville-le-Pont.

EDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie, 90, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT

THISBÉ ED. PINAUD

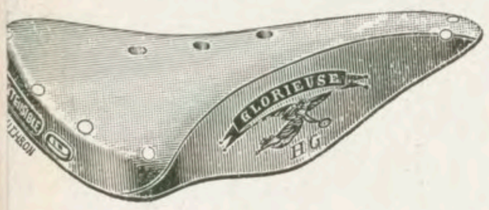
ENEZ GARDE, Madame

commencez à grossir, et grossir, c'est lir. Prenez donc tous les jours deux ses de THYROIDINE BOUTY, *et votre taille ra ou redeviendra svelte. — Le flacon de gées est expédié franco par le* LABORATOIRE, . de Dunkerque, Paris, contre mandat-poste de 10f EMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN nt soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

ous les Coureurs, Tous les Touristes

désirent faire de la vitesse sans fatigue adoptent

LA SELLE EXTRA-PISTE



LORIEUSE H. G. nº 76, dite

Glorieuse de Course"

Glorieuse H. G. nº 76, fait partie de série des selles L'INEXTENSIBLE, dont la réputation est mondiale.

e porte la plaquette métallique et se trouve partout.

OLAK Une légère friction remet à neuf le vernis des autos, carrosserie, meubles vernis, cirés, laqués TE PARTOUT. Boite essai 1 franc fco, 51 rue Turenne, Paris

DESTRUCTION ASSURÉE DES

RATS, SOURIS CAFARDS

(CANCRELATS, BLATTES)

Paiement après Destruction

Envoi des Produits en Province

'AVERNA-LEDAIN

15, rue du Louvre, 15

PARIS

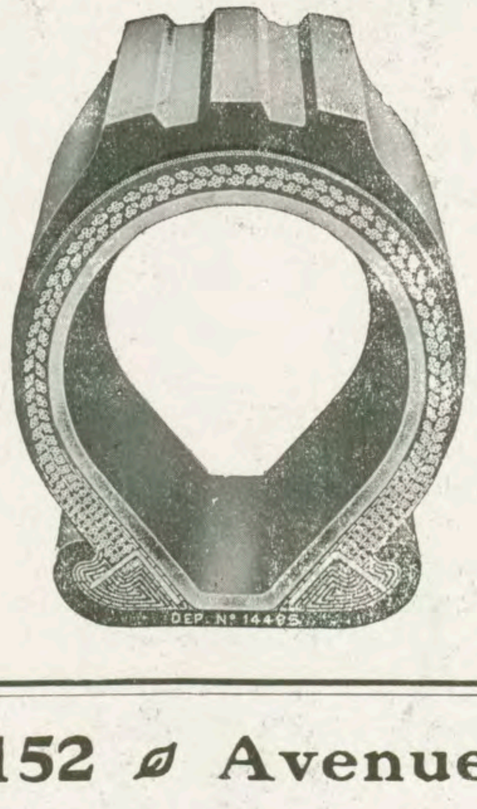
TÉLÉPHONE 314-82

e aux objets un brillant comparable à de la porcelaine. Elle s'applique au pinceau ne ou deux couches. Résiste aux intem- s et à tous lavages. En vente chez tous les ands de couleurs. — *Exiger la marque*

LE

PNEU PALMER

à Cordes



LE PLUS ELASTIQUE

:: LE PLUS FORT ::

ÉCONOMIE

:: DUREE ::

SÉCURITÉ

152 ø Avenue Malakoff ø 152

Téléphone : 699-65 **PARIS** Adr. télég. : TYRICORD-PARIS

GRAISSEZ VOS MOTEURS AVEC L'HUILE

AUTOUÉLINE

LUBRIFIANT SUPÉRIEUR ET ÉCONOMIQUE

UTO ÉLINE

SAGE-FEMME 1re cl. Pensionnaires. Toute clientèle. BARLET, 112, rue Réaumur. Beauté du Buste. Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis.*

VOITURE DE PROMENADE

DUPONT

10, Rue Hautefeuille, 10

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

Envoi Franco du Catalogue

AUCUNE SUCCURSALE

GARAGE

de la

Société Générale d'Exploitation Automobile

BOXES POUR PARTICULIERS

Entretien — Réparations — Location

VENTE ET ACHAT

OUVERT TOUTE LA NUIT

254, Route de la Révolte, Levallois

Téléphone : 512-57

entre la porte Courcelles et la porte Champerret à 2 minutes du Métro.

MESDAMES

Les Véritables CAPSULES des Drs JORET & HOMOLLE

Régularisent les Epoques et en Evitent les Douleurs.

Le fl. 4f50 fco Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

VOYAGES EN ESPAGNE A PRIX RÉDUITS

Diverses combinaisons de billets à prix réduits s'offrent aux voyageurs désireux de visiter l'Espagne.

Outre les billets d'aller et retour de Paris aux villes principales de la Péninsule, délivrés par les Compagnies d'Orléans et de P.-L.-M., on trouve, toute l'année, au Bureau Commun des Compagnies de Chemins de fer Espagnols : 1° Des billets circulaires avec entrée en Espagne par la frontière d'Hendaye et sortie par celle de Cerbère, ou vice-versa ; 2° Des billets circulaires à itinéraire tracé par le voyageur ; 3° Des carnets kilométriques individuels et collectifs, permettant à leurs titulaires de voyager à leur guise sur les principaux réseaux espagnols :

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser :

au Bureau Commun des Compagnies de Chemins de Fer Espagnols, 20, rue Chauchat, Paris

TOUT POUR

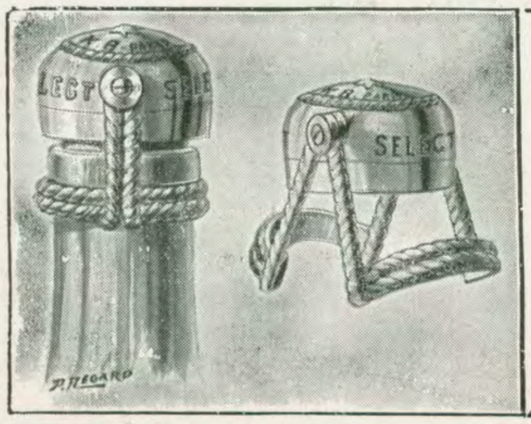
La Française-Diamant

PARIS - TOURS — PARIS - AMBOISE

PARIS - ROUBAIX — CHAMPIONNAT D'EUROPE

CHAMPIONNAT DE FRANCE — PARIS - BRUXELLES

MAGASINS DE VENTE (LAPIZE, Directeur) { 16, Avenue de la Grande-Armée. 112, Boulevard de La Chapelle.



LE SELECT

HERMÉTIQUE — PRATIQUE — DÉCORATIF

Conserve la Mousse au Champagne

Modèle nickelé : **2 fr. 50**

EN VENTE DANS TOUTES BONNES MAISONS

ENVOI DIRECT PAR LE FABRICANT

Etablists Kratz-Boussac

14, RUE MARTEL ø PARIS

Photographie des Couleurs

PAR LES PLAQUES AUTOCHROMES

LUMIÈRE

Nouveau Procédé !!

Plus facile et plus rapide que la photographie ordinaire !

SIX MINUTES pour obtenir une photographie avec ses couleurs naturelles !

Nombre d'exemplaires illimité !

UNION PHOTOGRAPHIQUE INDUSTRIELLE

ÉTABLISSEMENTS

LUMIÈRE & JOUGLA

RÉUNIS

Lire dans JE SAIS TOUT : Les Articles de Beaumont et de Védrines

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, August 12 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

12 Août 1911 — N° 673
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

LE MEETING DU VENTOUX — UN VIRAGE DE DEPASSE

La course de côte annuelle du Mont Ventoux a retrouvé cette année son succès d'antan. Les concurrents se sont présentés nombreux, et, si le record n'a pas été battu, il a, du moins, été approché. Une des plus belles performances est celle de Depasse qui, à peine remis de sa chute du Mans, a pris, sur sa 16-chevaux Ford, la seconde place du classement général, en 22 m. 19 s. 1/5. Détail technique : Voiture Ford.

L'AVIATION MILITAIRE

Par C. ADER

Le célèbre précurseur, C. Ader, vient de publier un ouvrage sur l'Aviation militaire qu'il avait écrit, il y a plus de dix ans. Nous en citons un des passages prophétiques, où l'éminent auteur avait prévu, il y a longtemps, l'importance que devait prendre, dans l'armée, l'*avionnerie*, comme il l'appelait.

Le chapitre que nous avons extrait de l'ouvrage de C. Ader est consacré aux avions marins. Nous l'avons choisi, de préférence à d'autres, peut-être encore plus intéressants, car il sera curieux, pour le lecteur, de le comparer à l'article que nous avons publié dans notre nº 649, où l'enseigne de vaisseau Conneau (André Beaumont) nous donnait ses idées sur l'aviation maritime tel qu'il la concevait.

L'AIR est partout! Sur terre nous savons comment doivent atterrir les avions. Et sur mer? La puissance toujours croissante de la marine, l'éventualité d'avoir à lutter avec un cuirassé, nous rendent le problème d'apparence insoluble. Cependant, si nous n'espérons pas arriver à réduire d'emblée un cuirassé, nous pensons qu'il sera possible de lui faire beaucoup de mal au premier coup et même de le couler, si on l'attaque avec un nombre suffisant d'avions. Nous entrevoyons, ainsi que nous l'avons expliqué à propos de l'armement des torpilleurs, l'emploi de la grosse torpille de 100 à 200 kilos; reste à trouver les moyens pour parvenir à s'en servir contre les navires de guerre. Si on avait à attaquer dans les eaux françaises ou alliées, en vue de la terre, une escadre ennemie, les opérations deviendraient faciles, puisque les avions pourraient aller atterrir et s'approvisionner de torpilles sur les aires voisines de la côte. Il n'en serait pas de même en pleine mer. Donc, un bateau porte-avions devient indispensable.

Ces navires seront construits sur des plans bien différents de ceux usités actuellement. D'abord, le pont sera dégagé de tout obstacle : plat, le plus large possible, sans nuire aux lignes nautiques de la carène, il présentera l'aspect d'une aire d'atterrissage. Le mot *atterrissage* n'est peut-être pas le terme à employer, puisqu'on se trouvera sur mer; nous lui substituerons celui d'*abordage*.

Les avions marins se distingueront des autres par quelques particularités : les roues de devant seront droites, de petit diamètre, très robustes, se bloquant automatiquement à l'abordage, au premier contact avec le pont; la troisième roue, arrière, gouvernera. Le dos de l'avion sera ouvert, à volonté, pour permettre à l'aviateur de se sauver en cas de chute à la mer. Eventuellement, chaque aviateur marin devra porter une ceinture et une veste pneumatiques, afin qu'il puisse remonter et se maintenir sur l'eau.

La vitesse de ces bateaux devra atteindre, au moins, celle des croiseurs et même la dépasser pour échapper à leur poursuite. Pour y arriver, on aura recours aux machines à triple expansion les plus perfectionnées. Les chaudières, essentiellement composées d'éléments tubulaires, pourront s'établir sous un poids très léger; nous ne craindrions même pas de leur appliquer les principes des générateurs de vapeur des avions. La houille, exclue de leurs foyers, sera remplacée par le coke ou l'anthracite, pour supprimer toute fumée. Les cheminées, à sections se télescopant les unes dans les autres, élèveront leurs colonnes sur le pont pendant la navigation ordinaire, pour rentrer en dessous, afin de laisser libre le pont pendant les manœuvres des avions. Les gaz de la combustion trouveront alors une autre issue dans une cheminée auxiliaire qui se divisera en deux conduits vers des sabords, ouverts exprès à bâbord et à tribord, et situés juste à la hauteur du dessous du pont, le plus possible à l'arrière, pour éloigner l'odeur désagréable et malsaine des gaz qui s'en dégageront.

L'ouverture par laquelle la cheminée devra s'élever et disparaître se refermera sur le pont par une trappe, pour en rétablir la surface unie. En cas de panne causée par les machines, surve ue dans l'isolement des mers, loin des navires amis, des mâts de fortune deviendront bien utiles; on pourra les hisser ou les dévaler par des ouvertures sur le pont s'ouvrant et se refermant, comme nous venons de le voir au sujet des cheminées.

Le remisage des avions devra être aménagé nécessairement sous le pont; ils y seront solidement maintenus, amarrés par leur base, chacun à leur place, pour les préserver des effets du roulis et du tangage. On aura accès dans cet entrepont par un monte-charge assez long et large pour recevoir un avion les ailes pliées. Une grande trappe à coulisse refermera l'ouverture sur le pont, avec des joints étanches, ne laissant filtrer ni l'eau de pluie, ni celle des vagues, pendant la grosse mer. A côté devra être l'atelier des avionneurs chargés de réparer les avaries et d'entretenir les avions toujours prêts à s'envoler. Non loin de là, seront les soutes aux munitions et aux vivres.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, l'*aire-pont* devra être dégagée de tout obstacle; nous ajouterons que les bastingages devront s'élever à une bonne hauteur, pour la double raison qu'il faudra empêcher les vagues de venir déferler sur le pont et les avions de tomber à la mer en cas de fausse manœuvre. Le bastingage de bâbord et celui de tribord seront fixes; ceux d'avant et d'arrière mobiles; au lancement de l'avion, l'avant devra être complètement libre; à son abordage, c'est l'arrière qui le sera et l'avant au contraire bien barré.

L'envolement et l'abordage. Au moment des hostilités, même avant le branle-bas général de l'escadre, un avion sera tenu dans l'entrepont, toujours prêt à partir. Pendant le combat, le pont étant libre, l'avant ouvert, le navire sera manœuvré rigoureusement à vent debout. L'avion prendra position à l'arrière; deux chaloupes, une de chaque côté, équipées, seront prêtes à être mises à l'eau. Les aviateurs, officiers et mécaniciens, munis de leurs vêtements pneumatiques, seront à leur poste, et, pleins de détermination et de calme, sachant que de la précision de leur manœuvre dépendent la vie des autres et la leur, attendront le commandement : *Partez!* envoyé par le porte-voix, la sirène ou un pavillon-signal... Ces envolées majestueuses seront toujours des moments de suprême émotion ressentie par tous, aviateurs et assistants.

Les opérations aériennes terminées, l'avion reviendra à son navire d'abordage; dès qu'ils seront réciproquement en vue, des signaux seront échangés pour apprendre aux aviateurs que tout est paré sur le pont pour les recevoir et l'avion commencera alors ses manœuvres d'abordage. Il retrouvera le navire exactement vent debout; l'arrière ouvert pour son passage, l'avant bastingué et matelassé mollement, en cas de dépassement de la ligne d'arrêt; rien ne sera sur le pont, que les servants effacés à bâbord et à tribord; les chaloupes à la mer, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière, seront prêtes pour sauver les aviateurs s'ils venaient à manquer le pont. Enfin, d'une volée rasante, tout à fait contre le vent, l'avion se présentera sur l'arrière, entre 1 et 2 mètres de hauteur; à cet instant, stoppant tout, ses roues d'avant bloquées, il touchera aussitôt le pont; après le court patinage qui en résultera, le commandant du bord recevra les aviateurs, non sans leur témoigner son admiration.

Quitter le pont et y revenir semble aujourd'hui une témérité, la conception n'y est pas encore faite; mais avec un peu de pratique, le raisonnement aidant, cette manœuvre deviendra sûrement facile; effectuée en calme plat, on se la représente très bien à l'idée, tandis qu'avec les vents, elle apparaît plus périlleuse. Ce sera l'inverse : par un vent même fort, l'avion se laissera choir doucement sur le pont sans patiner, ou peu. Par temps calme, l'abordage demandera presque toute la longueur du pont. Il restera bien la ressource de mettre le navire en mouvement pour lui créer un vent debout, mais rarement sa position dans l'escadre le lui permettra.

Les opérations que devra exécuter l'avion marin consisteront en informations, envoyées par signaux, sur les évolutions de la flotte ennemie; mais, principalement, il devra observer les unités les plus menaçantes pour les attaquer avec ses torpilles, seul ou accompagné des avions qui seront venus le rejoindre.

Les torpilles. Les *torpilles* devront être semblables à celles décrites précédemment, plus un dispositif qui permettra de les faire exploser sous l'eau à des profondeurs variables; sans rien changer à leur déclanchement progressif, ni au détonateur placé à la pointe du cône inférieur, la torpille portera sur le cône supérieur une collerette plate sur laquelle seront fixés, diamétralement opposés, deux séries de tubes s'emboîtant les uns dans les autres et logés dans deux autres tubes faisant corps avec la torpille; de sorte que cet anneau ou disque-collerette pourra se détacher et remonter au-dessus du cône, d'autant plus que les tubes à coulisse seront plus nombreux : telle une lunette longue-vue qu'on allonge. Si on imagine que le dernier tube, en sortant, déterminera l'explosion, on voit qu'en tombant dans l'eau, la collerette restera à la surface par l'effet de la résistance du liquide et que la torpille y pénétrera et explosera à la profondeur réglée d'avance par la longueur du déboîtement des tubes.

Outre ces torpilles, on en fabriquera de biseautées à leur partie inférieure, de manière que ce biseau soit d'un seul côté; en tombant convenablement dans l'eau, près de la cuirasse, le biais conduira la torpille sous le navire et les tubes à coulisse détermineront la hauteur et le moment de l'explosion comme pour les torpilles ci-dessus. Cependant, on comprendra qu'à celle-ci il faudra supprimer le mouvement de rotation, afin qu'elle ne varie pas de position dans sa chute et qu'elle présente toujours son biseau du côté du navire.

C. ADER.

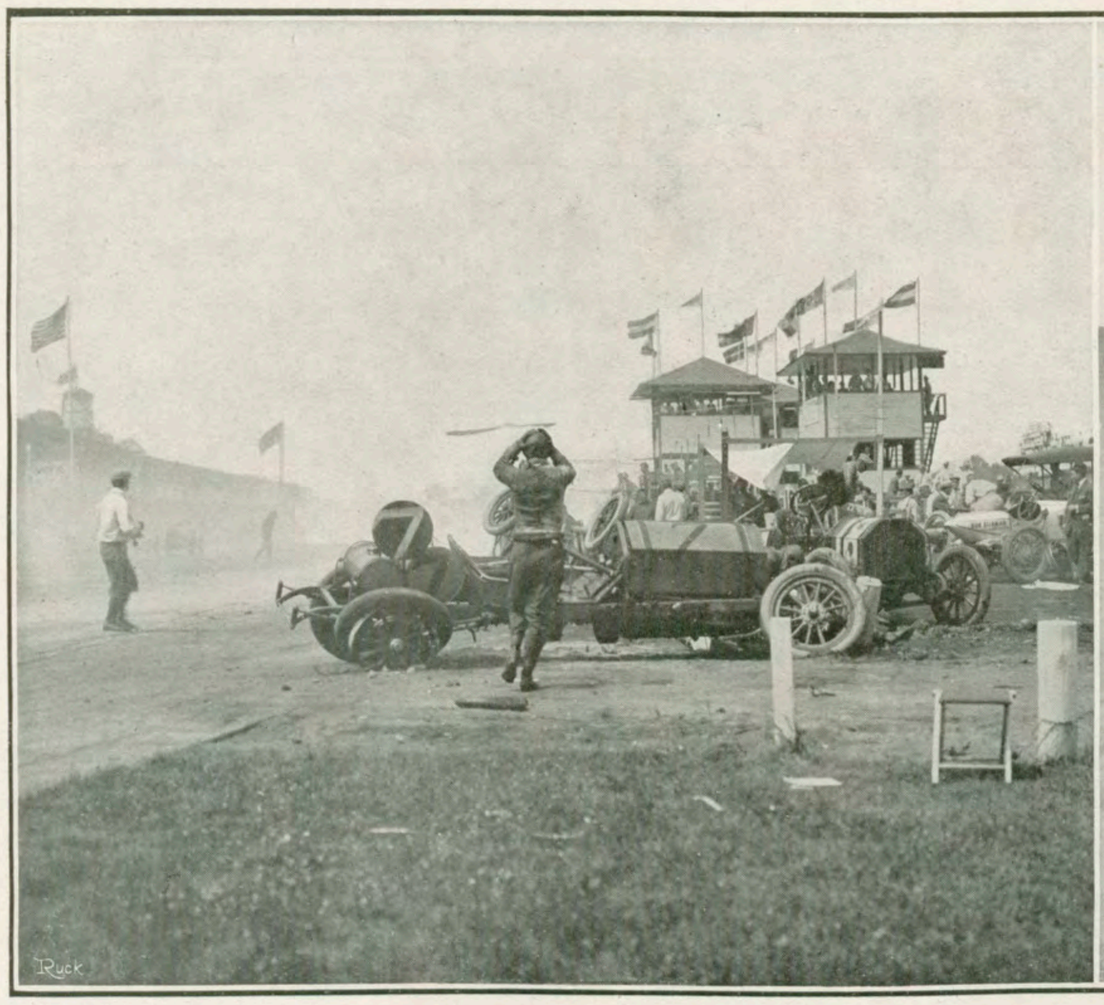
A 3.450 MÈTRES D'ALTITUDE

LE CAPITAINE FÉLIX, LE NOUVEAU RECORDMAN DE LA HAUTEUR

Le record de Loridan n'aura pas longtemps vécu. Samedi dernier, en effet, le capitaine Félix, directeur de l'École militaire d'Etampes, s'est élevé à 3.450 mètres. Le recordman a mis 1 h. 2 m. pour atteindre cette hauteur et est descendu en 12 m. 30 s., dans un superbe vol plané. Le capitaine Félix, appartient à l'artillerie coloniale. Détails techniques : monoplan Blériot, hélice Chauvière, magnéto Bosch, bougies Oléo,

UNE COURSE MOUVEMENTÉE

Les courses sur piste qui se disputent en Amérique ne vont pas sans de nombreux accidents. Celui qui se produisit au dernier meeting d'Indianopolis est bien caractéristique.



La collision.

Pour éviter de passer sur un mécanicien tombé d'une voiture sur la piste, Knight se jeta contre un mur et deux autres voitures vinrent s'écraser contre la sienne. On le voit levant les mains au ciel.

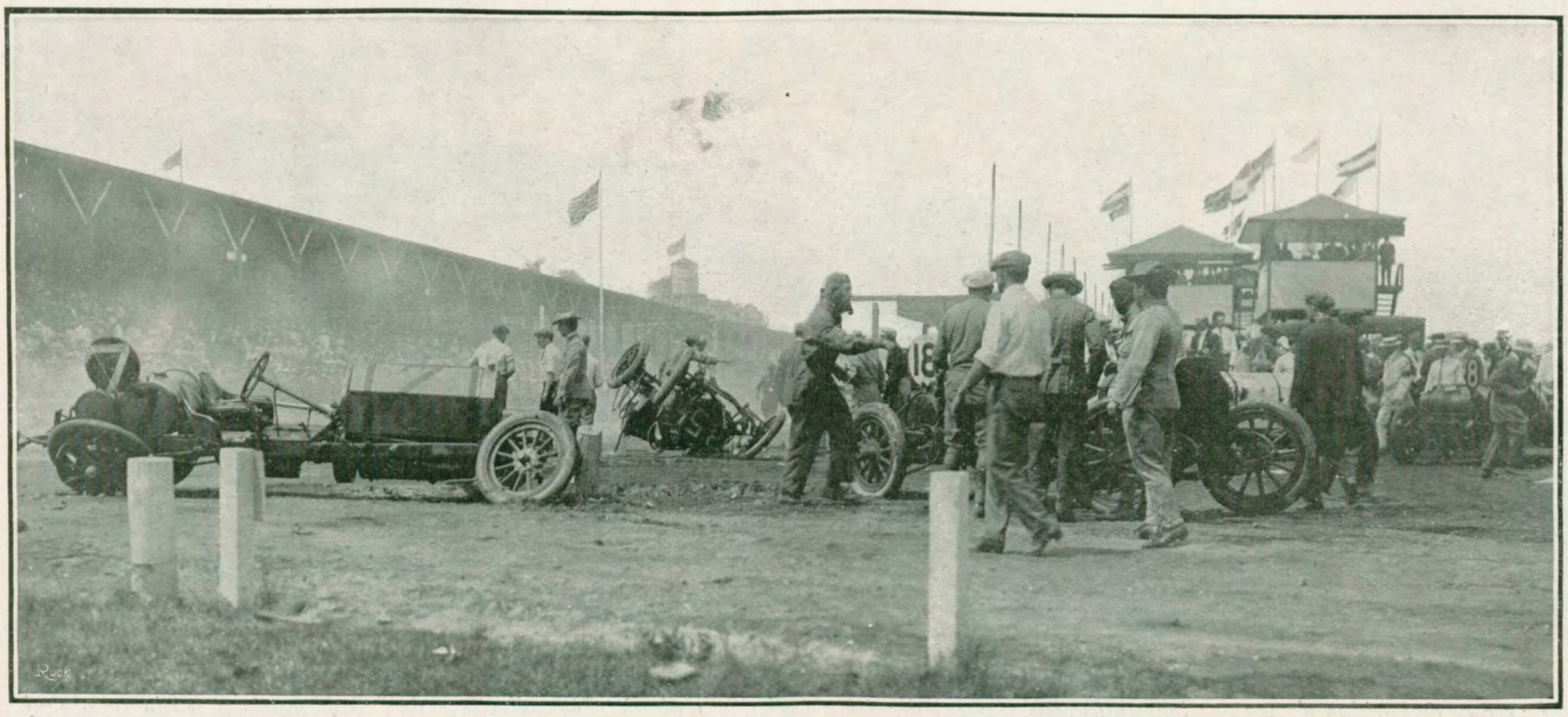
Un qui l'échappa belle.

Billy Knipper échappa de peu à la rencontre et parvint à éviter de justesse les voitures renversées. A côté de lui, son mécanicien se retourne pour voir l'homme tombé sur la piste.

Tandis que le sport automobile subit en Europe une éclipse que nous aimons à croire passagère, sa vogue, au contraire, en Amérique, ne fait que croître. Mais, comme il n'y a pas, pour ainsi dire, de routes, de l'autre côté de l'Atlantique, c'est sur piste que se déroulent les luttes entre les monstres de vitesse que crée l'imaginative industrie des Américains.

Nous avons déjà eu l'occasion (1) de parler du mirifique programme annoncé, pour la saison, par l'Indianopolis Motor Speedway, sur laquelle se disputent, naturellement, « the greatest races in the world ». On sait que c'est la formule chère aux Yankees. Cette piste d'Indianopolis couvre une superficie de 135 hectares, et elle n'est qu'à 4 milles du centre de la ville d'Indianopolis, la capitale de l'Indiana. Il est certain qu'en France, pareil espace libre aux portes d'une grande ville supposerait un capital énorme. En fait, l'autodrome en question a coûté plus de 700.000 dollars (3.500.000 francs).

La piste mesure 2 milles et demi, soit un peu plus de 4 kilomètres. Elle est entièrement en briques vitrifiées et 3.500.000 briques ont été employées pour cet usage. Un mur en ciment de 3 pieds de haut entoure les virages. Le centre de la piste constitue un superbe aérodrome et un parc de ballons permettant le gonflement et le départ simultané de 10 à 15 sphériques. Qua-



La présence d'esprit d'Eddie Hearne.

Sauvé par miracle après sa terrible chute, Eddie Hearne ne pense qu'à faire évacuer la piste, afin d'éviter un nouveau malheur.

(1) Voir le n° 649.

rante et une constructions diverses : garages d'autos et d'aéroplanes, cafés, restaurants, salles de réunions, etc., trouvent place à l'intérieur du champ. Les tribunes peuvent contenir 40.000 spectateurs assis et 20.000 autres debout peuvent être admis dans les différentes enceintes. Il y a place également pour 10.000 automobiles. Un pont pour les piétons et un autre pour les voitures permettent de se rendre de l'extérieur à l'intérieur de la piste.

A noter que le prix des places est très bon marché, puisqu'il n'est que de un dollar, — 5 fr. et 7 fr. 50 pour les places réservées.

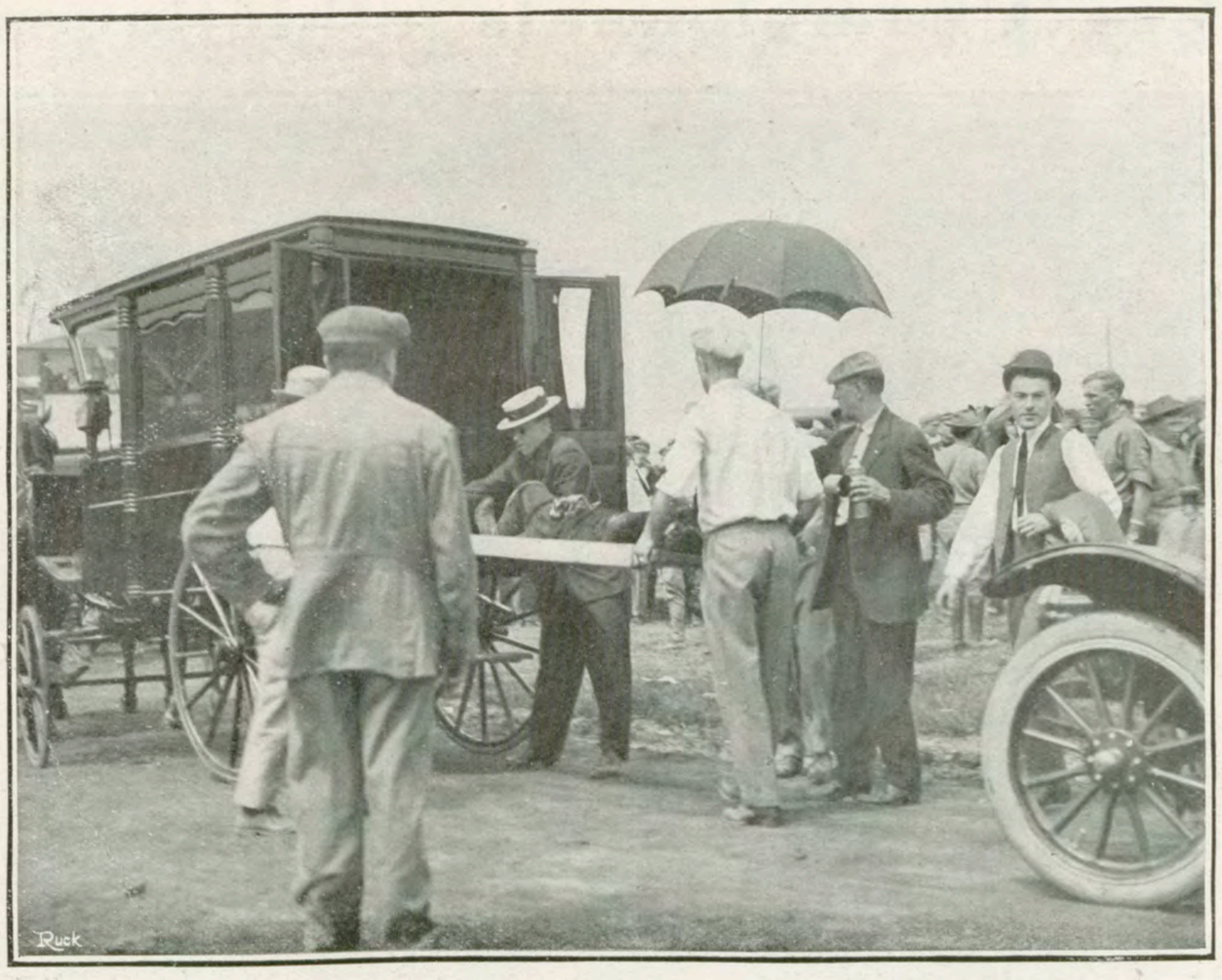
Tel est, en quelques mots, l'aspect d'un de ces autodromes comme il en existe une dizaine aux Etats-Unis. Les courses sur ces immenses pistes sont, on le conçoit, très mouvementées. Le danger qu'elles présentent en augmente l'intérêt et si on en juge par le succès que remportent chez nous les courses de motocyclettes ou les courses derrière motos, on peut croire que le spectacle de voitures, lancées à 120 ou 130 kilomètres à l'heure et luttant roue à roue à pareille allure dans les virages, ne manquerait pas d'avoir des spectateurs assidus. Songez que dans une épreuve, le Wheeler Schebler Trophy, vingt-deux concurrents, rangés sur trois lignes, prirent le départ en même temps, et s'élancèrent dans une fumée d'huile, au milieu des pétarades des moteurs, au signal du starter. Dans la finale du handicap couru le même jour, 17 voitures terminèrent en moins de 200 mètres.

De telles courses, on le comprend facilement, ne vont pas sans quelques accidents. Les rencontres sont nombreuses et celle que nos photographies reproduisent aujourd'hui peut compter pour une des plus curieuses, encore qu'elle ne fit qu'une victime. Mais c'est un vrai miracle qu'il n'y eût pas cinq ou six morts.

Pour éviter de passer sur un mécanicien qui était tombé de voiture devant lui, en face des tribunes, un des coureurs, Harry Knight fit une brusque embardée et vint s'écraser sur le mur qui bordait la piste en cet endroit. Deux autres voitures qui le suivaient, celles d'Eddie Hearne et d'Herb Lytle, vinrent se jeter sur lui.

Knight fut assez heureux pour s'en tirer sans blessures, mais son mécanicien, John Clover, enseveli sous les débris de la voiture, en fut retiré fort mal en point et, transporté à l'hôpital, y mourut le lendemain. Pendant ce temps, un autre mécanicien, avec une extraordinaire présence d'esprit, se précipitait sur la piste pour signaler le danger aux autres concurrents qui arrivaient à toute allure. Les photographies que nous publions permettent de se rendre compte des effets de la collision. On voit l'Apperson n° 35 complètement retournée sur la pelouse. Le photographe auquel nous devons ce cliché, M. Rathburn, de Battle Creek échappa lui-même de peu à la mort. Pendant qu'il opérait, un bandage détaché d'une des voitures par la force du choc, vint passer à quelques centimètres de sa tête, pour aller s'enfoncer dans le sol à 20 mètres de là. Courageusement, M. Rathburn ne bougea pas et continua à escamoter sa plaque. C'est un bel exemple de stoïcisme photographique.

MARCEL VIOLLETTE.



Le transport d'un blessé.

Le mécanicien de Knight, John Clover, est transporté dans une voiture d'ambulance. Atteint de complications internes, il mourait le lendemain.

Un photographe héroïque.

Le photographe Rathburn, pendant qu'il prenait un instantané de la collision, vit un bandage passer à quelques centimètres de sa tête pour aller s'enfoncer dans le sol, à 20 mètres derrière lui.

Eddie Hearne après l'accident.

Sur cette photographie, prise une seconde après la collision, le conducteur est encore au volant et la voiture à 60 mètres du point de l'accident.

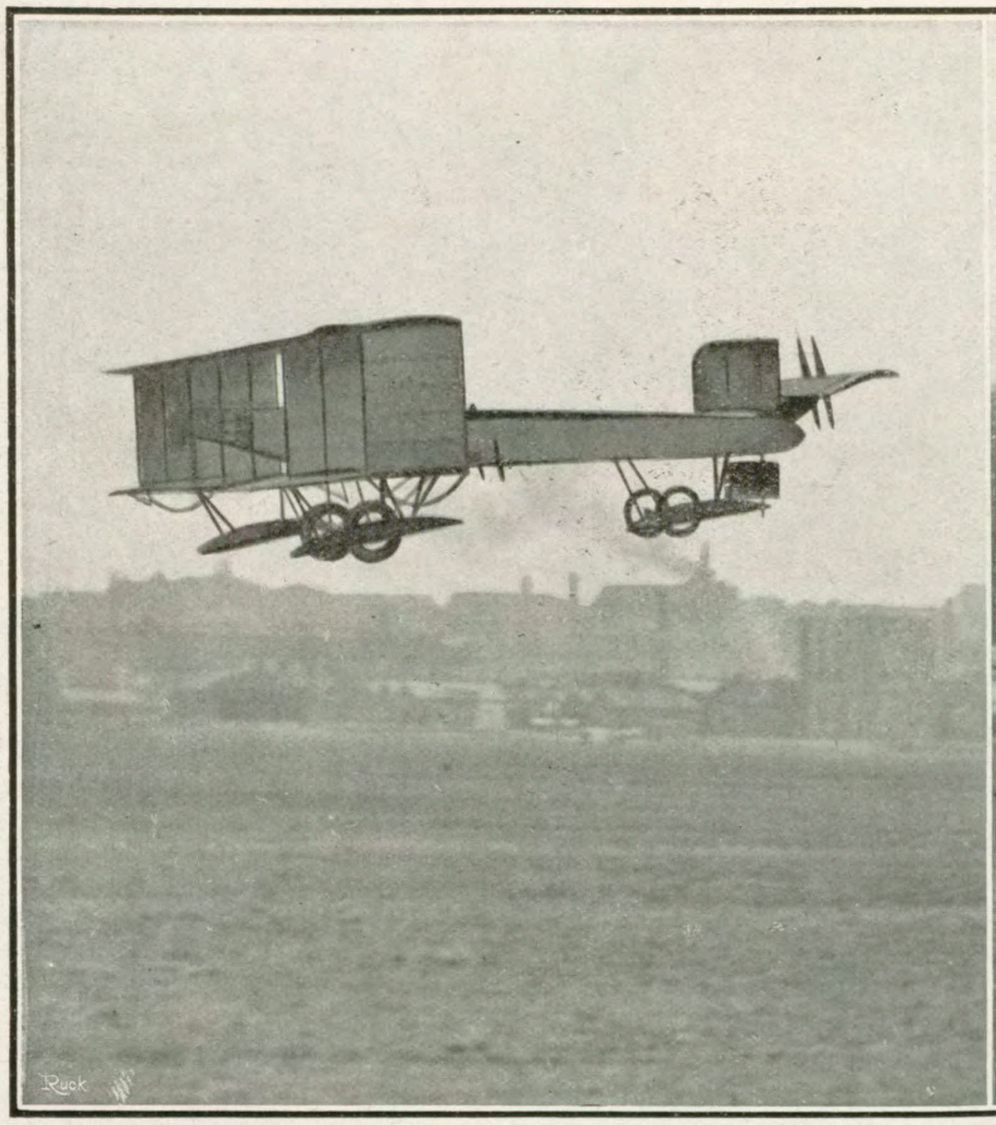
Les Championnats athlétiques professionnels

LES VAINQUEURS

Plaques Lumière.

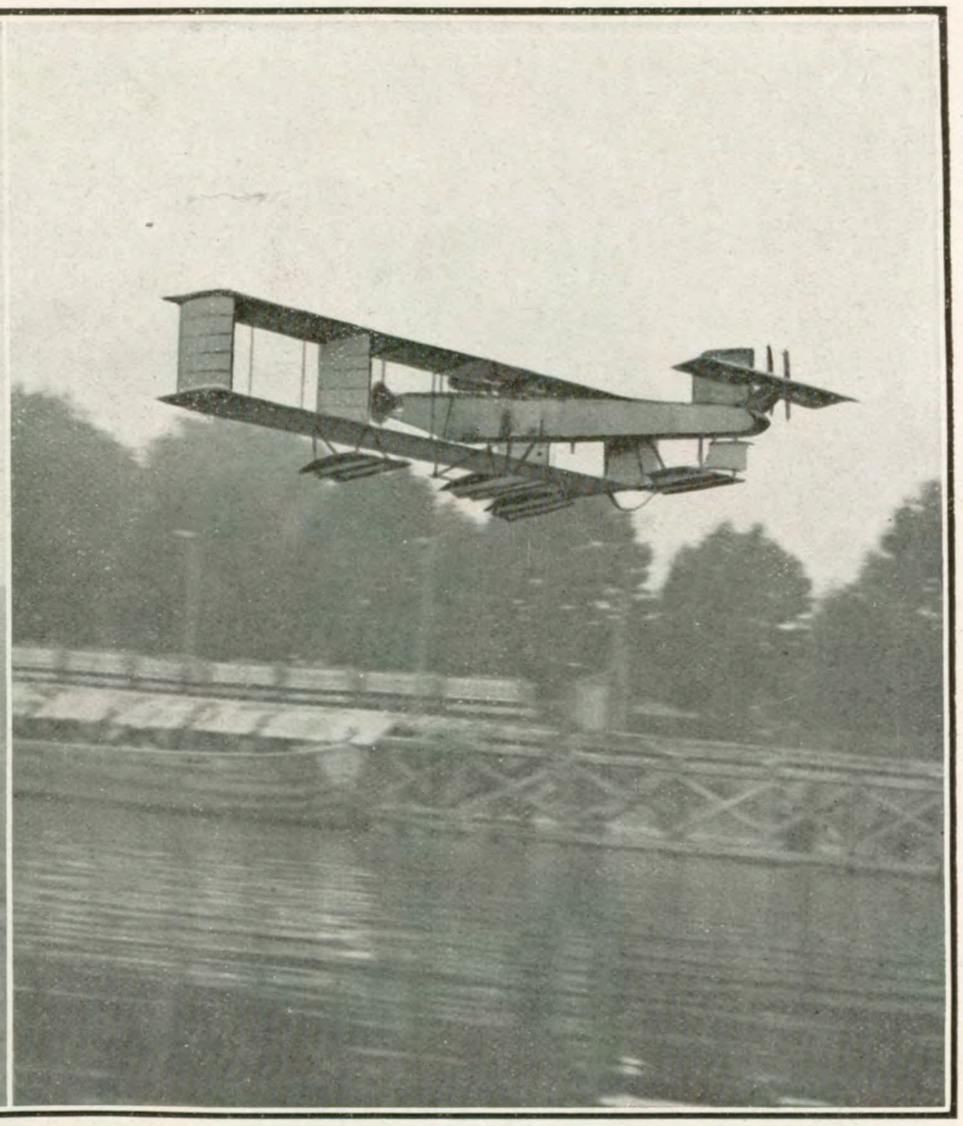
Les Championnats athlétiques professionnels se sont disputés au Parc des Princes. Les performances qui furent établies sauf le 100 et le 1.500 mètres n'eurent rien de bien remarquables : 1. L'arrivée du 100 mètres qui est revenu à Lolliot dans l'excellent temps de 11 s. 4/5. — 2. Petit gagne facilement le 1.500 mètres en 4 m. 18 s. — 3. Paquette s'est adjugé le lancement du poids avec 10 m. 40 et le lancement du disque avec 33 m. 25. — 4. Roberts s'adjuge le saut en longueur avec élan, sautant 5 m. 90.

UN APPAREIL AMPHIBIE



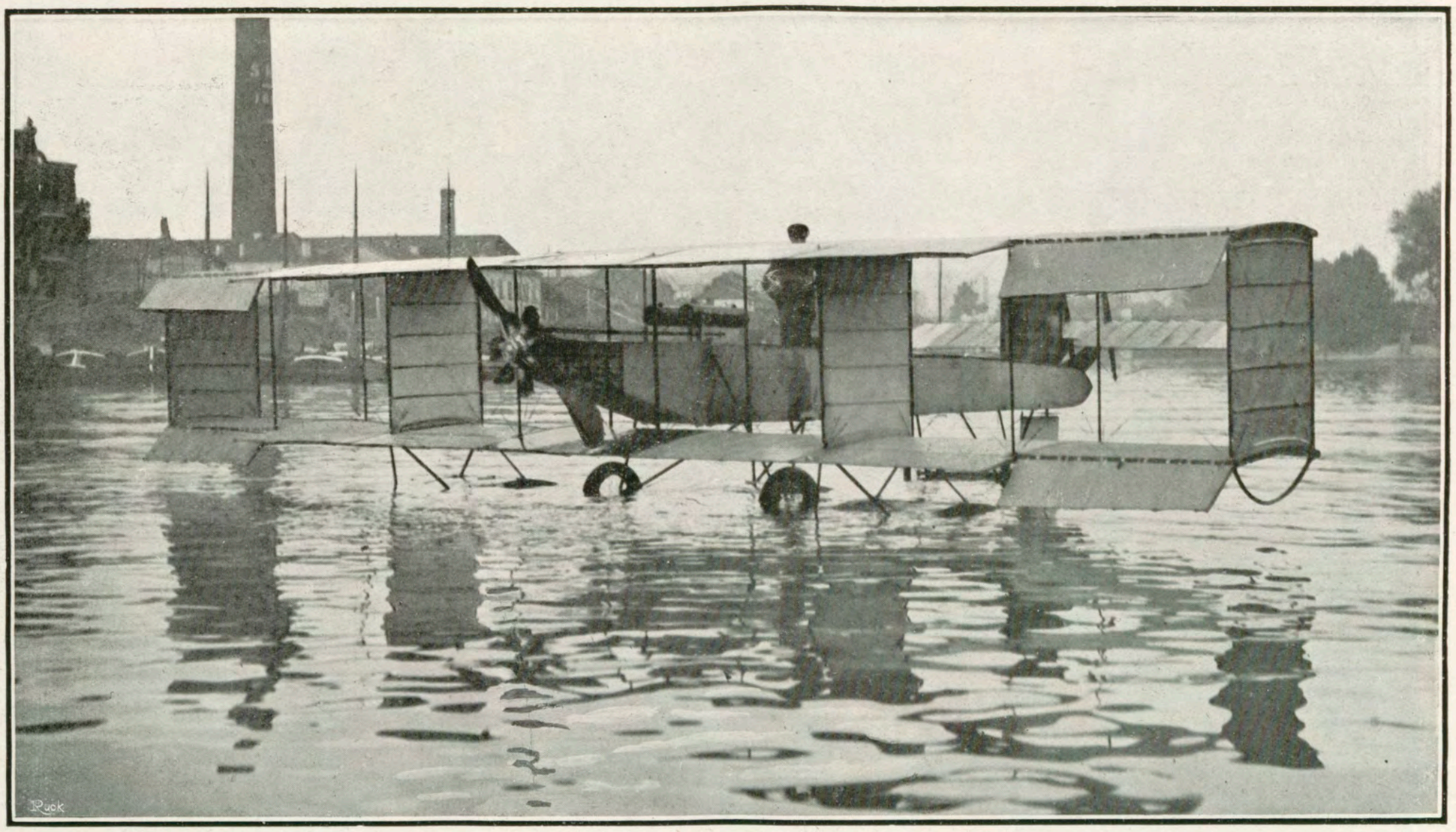
Le *Canard* quitte le sol.

Vendredi et samedi dernier, le Canard, *transformé en hydro-aéroplane, s'est livré à de curieuses expériences. Il partit d'Issy-les-Moulineaux sur ses roues.*



Le *Canard* quitte l'eau.

Puis il alla se poser sur la Seine, entre les ponts d'Auteuil et de Billancourt. Il se débarrassa de ses roues et, après avoir glissé une cinquantaine de mètres sur l'eau, il reprit son vol.

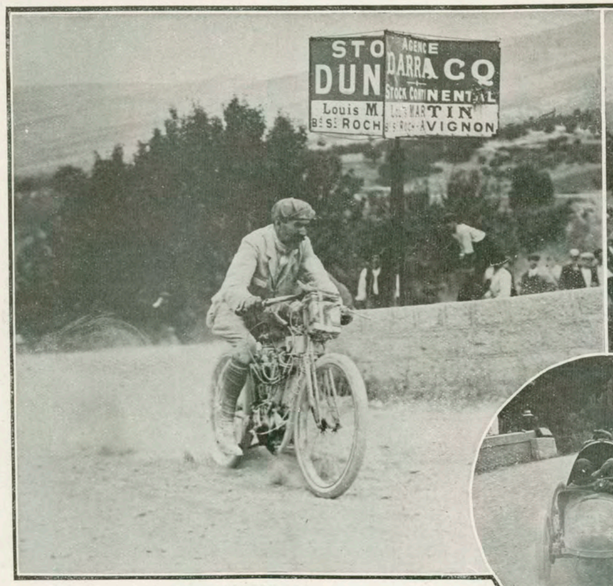


Le *Canard* repose sur la Seine. Plaques Jougla.

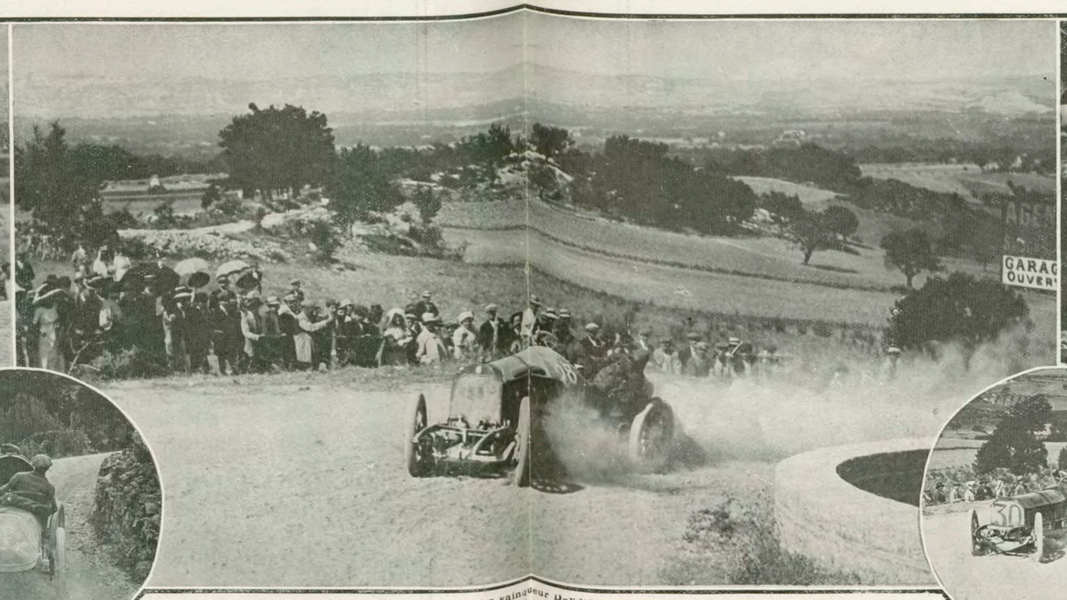
Pour ces expériences, le Canard *a été muni de quatre flotteurs de 1 mètre sur 1 mètre. Le poids total de l'appareil est de 850 kilos. Les expériences ont été faites devant une Commission militaire de Roumanie qui a acheté l'appareil. Celui-ci va partir pour Bucharest.*

La Vie au Grand Air

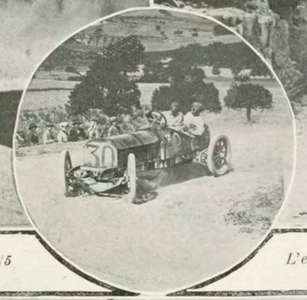
LA COURSE ANNUELLE DU MONT VENTOUX

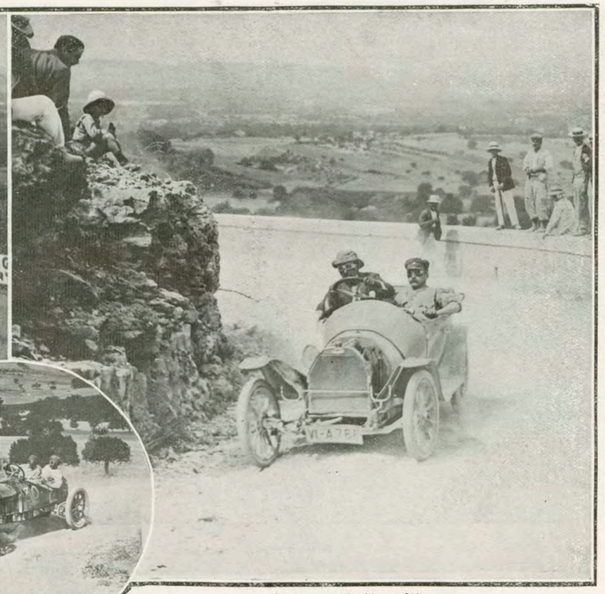


Autos.
Le gagnant des motocyclettes légères a gravi la côte en 45 minutes ce qui représente encore une jolie allure.

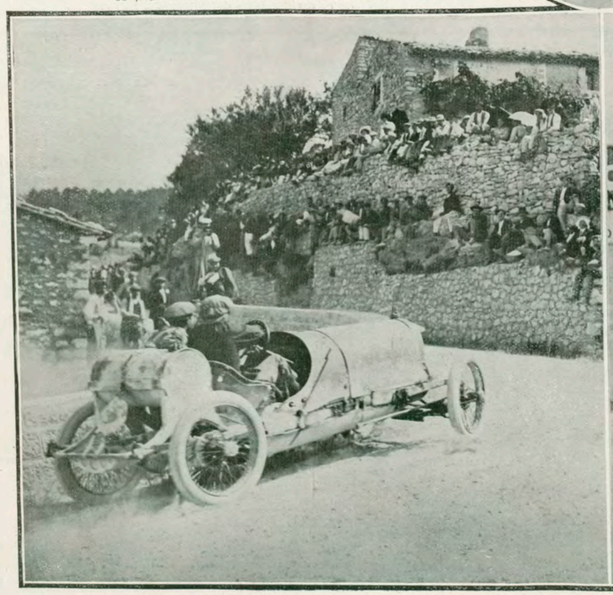


Le vainqueur Deydier.
Deydier, sur sa voiture du Grand Prix de France, s'est classé premier du classement général en 19 m. 45 s. 1/5
Détails techniques : Magnéto Bosch. Carburateur Zénith. Pneu Russian-American.

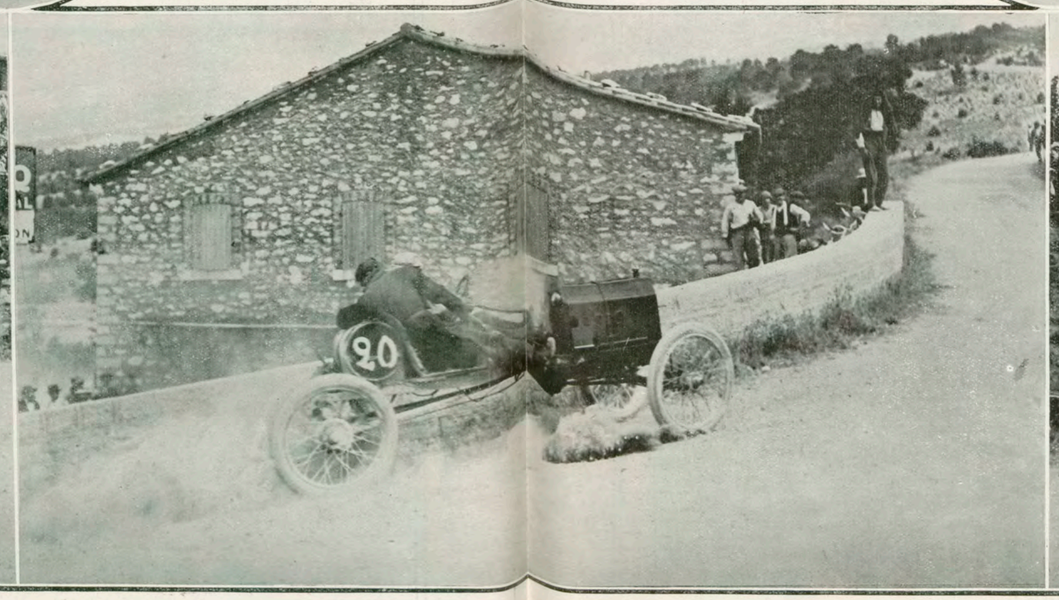




Un virage de M. de Vizcaya.
L'excellent sportsman, sur sa petite 7-chevaux, malgré une crevaison et un ressort cassé, monte la côte en 30 minutes.

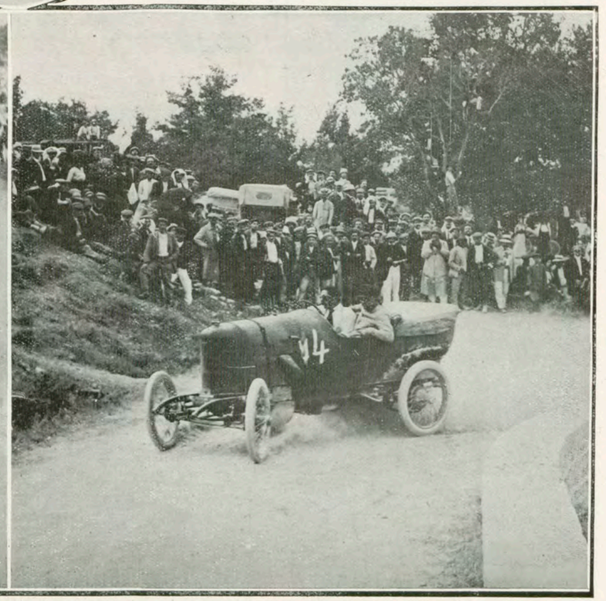


Un virage de Porporato.
Porporato qui fit une très belle course s'est adjugé l'épreuve hors catégorie en 38 m. 53 s. Détail technique : Pneu Michelin.



Goux, vu de dos.
Gagnant en 25m. 3 s. 2/5. Voiturette Lion-Peugeot, Pneu Michelin.

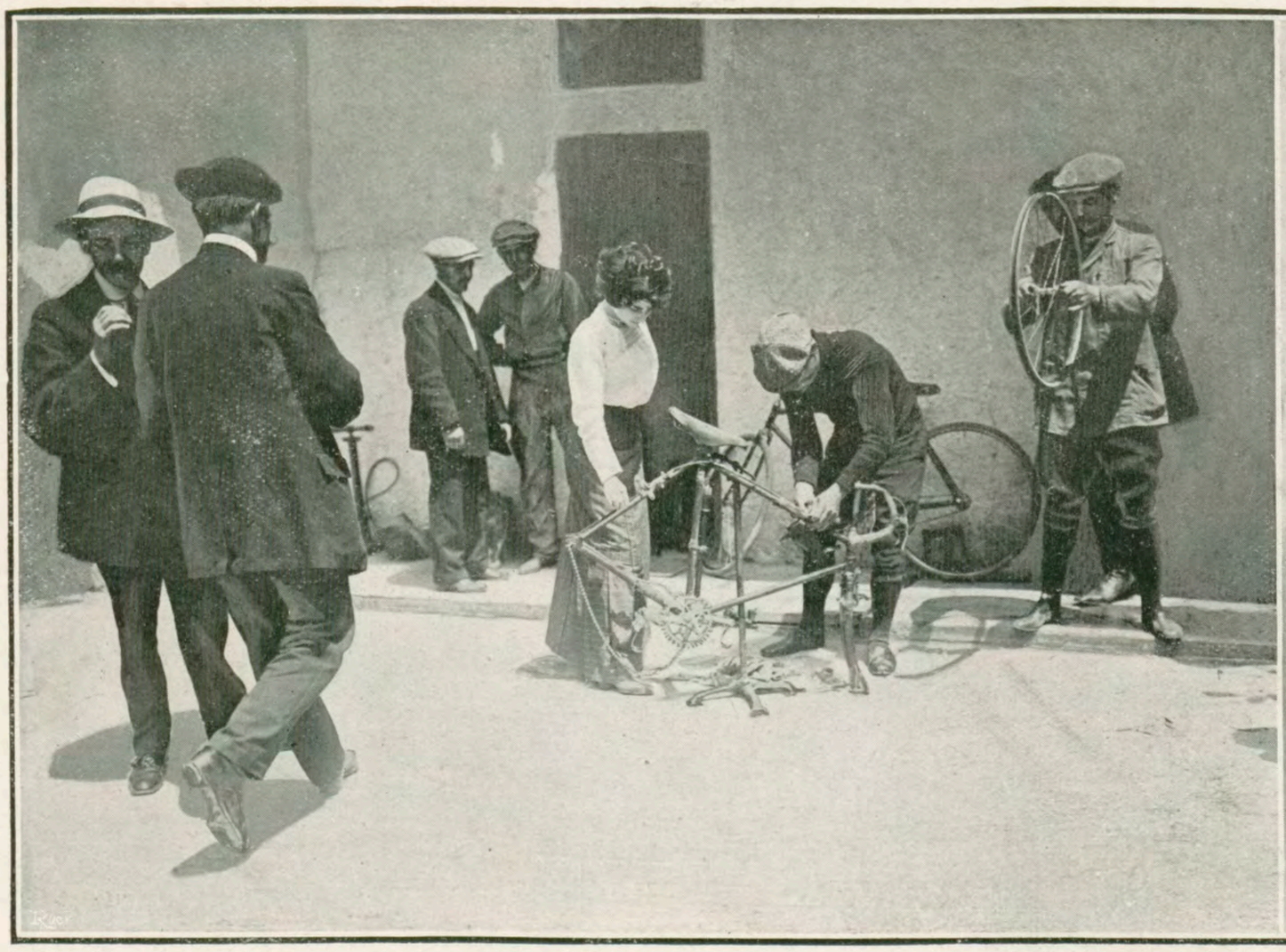
Depasse virage à Saint-Estève.
Arrivé seulement le matin. Depasse dut courir sans avoir reconnu le parcours dont les virages le surprirent. Il finit second du classement général en 22 m. 19 s. 2/5.



La six-cylindre de Gasté.
Elle ne put donner sa mesure et finit en 23m. 34s. Carburateur Zénith.

Boillot vire au rocher.
Les virages de Boillot sont légendaires. Il gagne sa catégorie en 23 m. 30 s. 2/5. Voiturette Lion-Peugeot, Pneu Michelin.

L'ISOLÉ DU TOUR DE FRANCE



Deman répare à Luchon.

L'isolé doit s'occuper avant tout de sa bicyclette. Ses soins personnels ne viennent qu'ensuite. Lui n'a ni soigneur, ni mécanicien à son service.

Deman.

Qui s'est classé 1er des isolés du Tour de France, 13e du classement général.

A côté des heureux coureurs, les groupés, choisis, payés et soignés par les grandes maisons de cycles, se trouve une catégorie qui est plus rarement à la peine qu'à l'honneur, celle des isolés

L'AUTRE dimanche, à l'arrivée du Tour de France, au Parc des Princes, la foule ne ménagea pas ses acclamations à Gustave Garrigou, lorsqu'il fit son entrée triomphale sur la piste, mais nombreux étaient ceux qui étaient déjà partis quand Deman termina l'épreuve. Et c'est à peine s'il bénéficiait de quelques applaudissements de consolation. Bien des lecteurs de la *Vie au Grand Air* vont, j'en suis sûr, se demander quel était ce Deman et pourquoi il avait droit à des éloges et à des ovations.

Deman? C'est le vainqueur de la catégorie des isolés. Or, l'isolé est en quelque sorte le paria de la course, celui dont personne ne s'occupe, que nul ne soigne. Il doit fournir des efforts successifs, les mêmes que ses camarades les groupés. Mais, lorsqu'ils terminent l'étape, ceux-ci ont au contrôle une automobile qui vient les chercher pour les conduire à l'hôtel dans des chambres qui leur ont été réservées; après un bain réparateur, ils sont massés par des virtuoses de la méthode, puis, vont se réconforter pour aller ensuite dormir, tandis que les isolés sont obligés de s'occuper eux-mêmes de leur machine, de chercher un gîte bon marché, de se masser entre eux et je ne sais même pas jusqu'à quel point l'un a le droit de rendre ce service à l'autre. Le règlement est le règlement, n'est-ce pas? Et dame! si un isolé fraye avec un autre isolé, tous deux deviennent groupés. L'U. V. F. pourrait veiller!

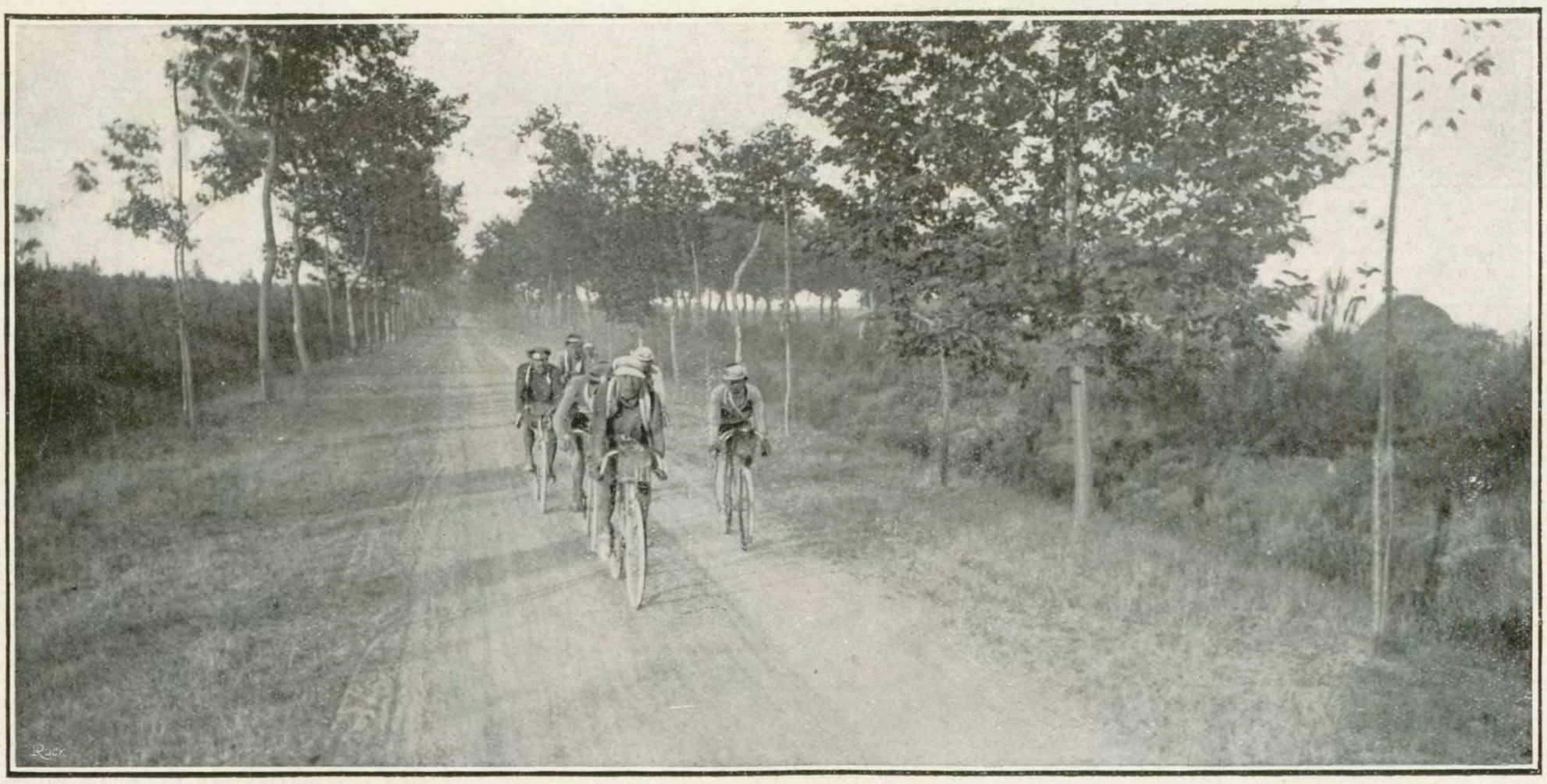
Il est certain qu'il en est dans cette catégorie qui n'ont pas toujours le même souci du succès que certains. Or, ceux-là ne sont pas très malheureux. Ils emploient leurs vacances à courir le Tour de France, se contentent de pédaler à 15 kilomètres à l'heure, sans essayer de menacer les groupés dont ils vivent. En

Deloffre.

Second du classement des isolés, 1er des isolés non soignés. Dét. tech.: Bicyclette Panneton.

Colsaet.

Cinquième du classement des isolés, 24e du classement général du Tour de France.



Les isolés sur la route.

Tandis que leurs camarades, les groupés, bénéficient de tous les soins possibles, les pauvres isolés en sont réduits à boire l'eau des sources, à manger du pain et à se loger où ils peuvent à l'étape.

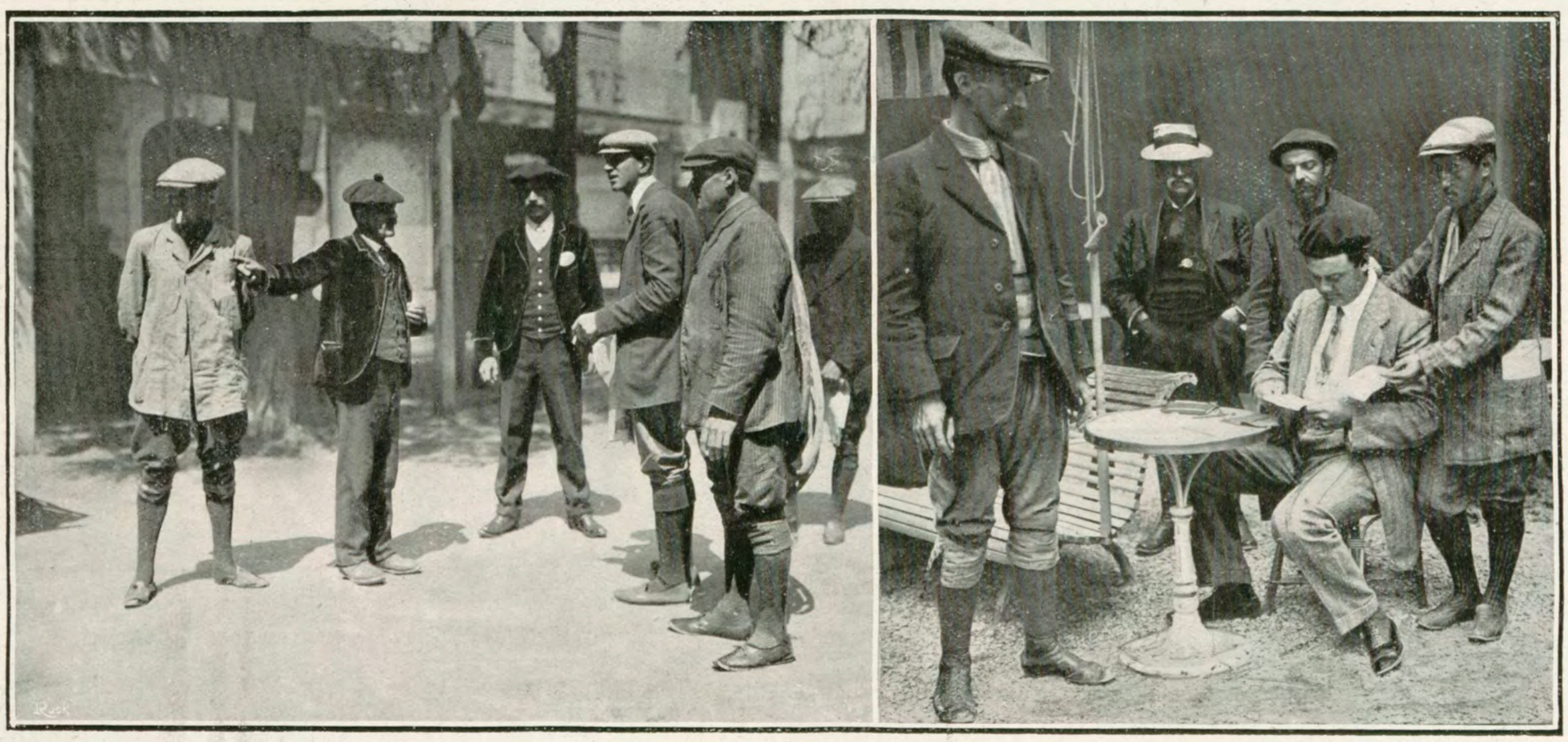
effet, ceux-ci à l'arrivée aux contrôles ne mangent jamais toute la nourriture qui leur a été réservée. Les soigneurs laissent les vivres sur la table et, lorsque les déshérités surviennent, ils font des repas de Lucullus avec les restes de leurs camarades. Puis ils repartent, recommencent à chaque arrêt. Et chaque jour, l'*Auto* leur accorde une prime de cinq francs. Ils trouvent moyen de faire des économies, et je vous assure qu'à la fin de l'épreuve ce ne sont pas eux qui ont maigri.

Mais ceux qui ont des aspirations plus hautes, les isolés qui désirent se révéler de façon à attirer sur eux les regards des maisons puissantes pour passer l'année suivante dans la catégorie des groupés, doivent fournir une course très dure. Ils ne bénéficient pas des soins de leurs camarades et, pourtant, doivent répondre à toutes leurs attaques. Et lorsqu'ils sont dans un peloton de champions, tandis que ceux-ci se réservent pour l'emballage final, ce sont eux qui mènent et se fatiguent pour être usés, au moment où ils auraient besoin de leurs ressources d'énergie.

Lorsqu'un coureur arrive au contrôle, exténué après des étapes dures, après avoir franchi les côtes terribles répandues à plaisir dans le parcours, il faut un courage réel à l'isolé pour continuer malgré son désir d'abandonner. Les groupés ne sont pas à l'abri de la défaillance, eux non plus, mais là ils trouvent le stimulant moral sous forme d'encouragements, de rappels à la raison. Ils trouvent surtout d'autres stimulants plus palpables : café, limonade, tandis que l'isolé peu fortuné en est réduit à attendre une source pour y plonger son bidon et une boulangerie pour y acheter deux sous de pain.

Réellement, nous ne saurions trop admirer ces pauvres garçons. Certains sont parfois pris tandis qu'ils fraudent, mais il faut avouer que si nous étions à leur place, nous ferions peut-être pis. Ce sont presque tous d'honnêtes et loyaux coureurs. Ils acceptent parfois une aide dont l'auteur est plus coupable que celui qui l'accueille.

JACQUES MORTANE.



Deman à Luchon.

Deman et quelques-uns de ses camarades se promènent à Luchon et demandent leur route.

Le paiement des isolés.

*Les isolés, qui abandonnent, reçoivent avant de partir les cinq francs quotidiens accordés par l'*Auto.

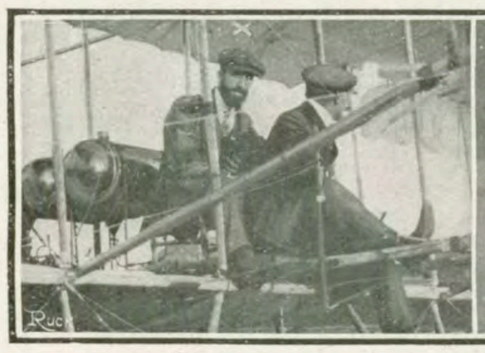
LE CARNET DU SPORTSMAN

Le tir à l'arc est un des sports favoris des sportswomen anglaises. Notre cliché représente un concours donné dernièrement à Brighton et où prirent part de nombreuses concurrentes.

Le lieutenant d'artillerie Arreteau vient au camp de Sissonne de réussir un exploit peu banal. Il est parvenu à conduire 40 chevaux étant debout sur le dernier attelage.

De retour d'Angleterre, où il s'est couvert de gloire. Beaumont a été reçu à la rédaction de Paris du Daily Mail. M. Lépine qui se trouvait là n'a pas ménagé ses félicitations au vainqueur des mille milles.

Au dîner mensuel de l'Aéro-Club, Beaumont a également été fêté par ses camarades, M. Léon Barthou, vice-président d'honneur lui a confié la Grande Médaille d'Or qui lui sera remise en Sorbonne.



*Le lieutenant Cheutin emmène un photographe d'*Excelsior, *qui fit à bord de son biplan de curieux clichés.*

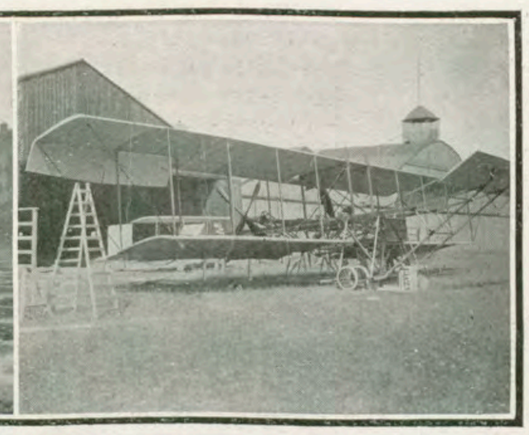
Mlle Broquedis, champion de France vient de gagner à Dieppe.

Le coureur professionnel Siret vient de couvrir 16 kil. 571 dans l'heure.

Photographie des étangs de Garches prise d'un aéroplane par le passager du lieutenant Cheutin.

Le corps de l'aviateur Vallon, qui s'est tué à Shanghaï, vient d'être ramené à Paris, où furent célébrées ses obsèques.

Aux fêtes de gymnastique données à Nancy, la société locale se fit remarquer par ses mouvements d'ensemble.



Le marquis de Dion vient de faire construire un biplan dont les essais furent satisfaisants.

Résultats techniques du 1er au 6 Août. — Spectacles sportifs.

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 4 AOUT. — Védrines accomplit le voyage Londres-Dieppe-Paris en 3 h. 50 m.

SAMEDI 5 AOUT. — Etampes. — Le capitaine Félix, directeur de l'Ecole militaire d'Etampes, bat le record de la hauteur, montant à 3.450 mètres.

AUTOMOBILE

SAMEDI 5 AOUT. — Course de Côte du Mont Ventoux — 1. Deydier, en 19 m. 45 s. 2/5.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 6 AOUT. — Parc des Princes. — Championnats athlétiques professionnels :

Saut en hauteur sans élan. — 1. Dubarle, 1 m. 44; 2 Legrain.
Saut en longueur sans élan. — 1. Dubarle, 3 m 12; 2. Vincent.
10 kilomètres marche — 1. Robert, 49 m. 12 s. 3/5; 2. Drussy.
Lancement au poids — Paquelle, 10 m. 40; Nittelberger.
100 mètres. — 1. Lolliot, en 11 s. 4/5; 2. Robert.
Saut en hauteur avec élan. — 1. Dubarle. 1 m. 53; 2. Robert.
400 mètres — 1. Lolliot, en 54 s. 2/5; 2. Robert.

DIMANCHE 6 AOUT. — Natation. — Joinville. — *200 mètres handicap.* — 1. Paillard 2. Pelaprat; 3 Irlande.
100 mètres international. — 1. Billington; 2. Poulley; 3. Nivet.
100 mètres handicap (dames). — 1. Mlle Blanche Michel (scratch); 2. Mme Becker; 3. Mlle Curé.

CYCLISME

JEUDI 3 AOUT. — Buffalo. — *Handicap 3 000 mètres.* — 1. Toussaint (200); 2. Pelissier (100); 3. Hérard. Temps, 3 m. 46 s. 2/5.
Prix des Géants, 6.000 mètres. — 1. Emile Georget, en 9 m. 7 s.; 2. Charpiot; 3 Ricaux; 4. Léonard.
Course de primes. — 1. Perraud, en 8 m 31 s 2/5; 2. Bouteillier 3 Palutias.
Course de 50 kilomètres derrière tandems. 1. Lapize, en 1 h. 1 m. 13 s.; 2. Brocco, à 3/4 de longueur; 3. Seigneur.
DIMANCHE 6 AOUT — Buffalo. — *Grand Prix d'Eté, 1.000 mètres.* — Rettich; 2. Polledry; 3. Bouteillier.
Course d'amateurs, 3 000 mètres. — 1. Dupoux; 2. Dumousseaux; 3 Ferlier.
80 kilomètres derrière motocyclettes. — 1. Didier, en 25 m. 32 s. 2/5; 2. Lavalade, à 1 tour.

HIPPISME

MARDI 1er AOUT. — Chantilly. — *Prix Tarenne* (10 000 francs, 2 100 mètres). — Ramesseum (O'Neil), à M W. K. Vanderbilt; 2 Lama II; 3. Clerambault. — P.M.; gag., 70 francs; pl., 22 francs, 73 fr. 50, 36 fr. 50.

VENDREDI 4 AOUT. — Vichy. — *Prix de Longchamp, handicap* (12 000 francs, 2.000 mètres). — 1. Fanon J. Reiff), a M. J Lieux; 2. Balagran; 3. Mésange. — P. M : gag, 61 fr. 50; pl, 21 francs, 10 francs, 13 fr. 50.

SAMEDI 5 AOUT — Deauville. — *Military de Deauville* (10.000 francs, objets d'art, 4.000 mètres). — 1. Madrigal (Casadavant), à M. Casadavant; 2. Dartagnan; 3. Glasgow. P. M : gag, 106 fr. 50; pl, 22 francs, 15 francs, 19 fr 50.
— *Prix de la Reine Mathilde* (haies, 20 000 francs, 3 000 mètres. — 1. Prince de Saint Taurin (Heath), à M. Lucas; 2. La Manche; 3. Rupestris II. — P. M.: gag., 137 fr. 50; pl, 31 fr. 50, 21 francs, 17 francs.

DIMANCHE 6 AOUT. — Vichy. — *Grand Prix de Vichy* (100.000 fr., 2.000m.). — 1. Dor (N. Turner), à M. Marghiloman; 2. Brou; 3. Tripolette. — P. M.: gag., 41 francs; pl., 10 francs, 10 francs, 19 fr. 50.
— Caen. — *Prix de la Société d'Encouragement* (10.000 francs, 300 mètres). — 1. Le Loup (J. Reifl), à M. le baron Gourgaud; 2. Mirambo; 3. Lemon. — P. M.; gag., 11 fr, 50.

LE MONDE ET LES SPORTS

AUTOMOBILE

LA voiture d'occasion.

L'achat d'une voiture d'occasion comprend plusieurs phases. D'abord la visite préalable au garage. Puis l'examen de la voiture avant l'essai. Enfin, l'épreuve décisive, l'essai.

Les acheteurs prudents recommencent l'examen de la voiture après essai : c'est une excellente pratique grâce à laquelle on évitera bien souvent de se faire enrosser. L'essai sur la route peut être en effet tout à fait trompeur. Certains revendeurs, trop connus sur le marché, truquent soigneusement leur voiture en vue de cette épreuve, et, d'un vieux clou, bon parfois à mettre à la ferraille, arrivent à faire un véhicule capable de marcher à peu près convenablement quelque cent kilomètres.

Comment peuvent-ils y arriver ? C'est ce que nous allons voir.

Une voiture révèle sa vétusté par l'usure de nombreux organes : paliers du moteur, articulations des bielles, usure du changement de vitesses, jeu dans le différentiel et les têtes de cardan, jeu général dans toutes les articulations

C'est ce jeu gênant qu'il s'agit de marquer habilement à peu de frais.

Le problème, en effet, comporte comme donnée essentielle qu'*aucun* remplacement de pièces ne devra être pratiqué sur la voiture, remplacement qui entraîne des frais. Il serait facile (et parfaitement loyal) de rajeunir la voiture en remplaçant les pièces usées par des pièces neuves, et ce serait tout bénéfice pour l'acheteur. Mais, les pièces de rechange sont hors de prix !... et il est vraiment si facile de s'en passer.

Nous verrons bientôt comment. H. P.

AVIATION

FREY est complètement rétabli, il a été reçu à Turin et à Florence avec les plus grandes marques de sympathie, les municipalités de ces deux villes avaient même organisé des fêtes en son honneur.

A Saint-Etienne, Mlle Marvingt qui volait devant plus de 100.000 personnes, tombe dans le jardin d'un café où était installé un jeu de boules, l'aviatrice s'en tire sans grand mal. Mais si Mlle Marvingt avait gardé tout son sang froid, le public avait complètement perdu la tête et des milliers de personnes se jettent à travers champs à sa recherche.

CYCLISME

GRANDE bataille au sujet du Circuit Français entre la maison Peugeot organisatrice de l'épreuve et l'U. V. F. qui l'a interdit.

Le plus drôle c'est que deux des membres de la Commission sont commissaires de la course. Aussi pour simplifier, le Comité Directeur a-t-il dissout la Commission Sportive. Elle, a été deux jours plus tard reformée, mais sans les deux amis de la maison. Au fond tout cela n'enlève rien au succès de l'épreuve.

SPECTACLES SPORTIFS

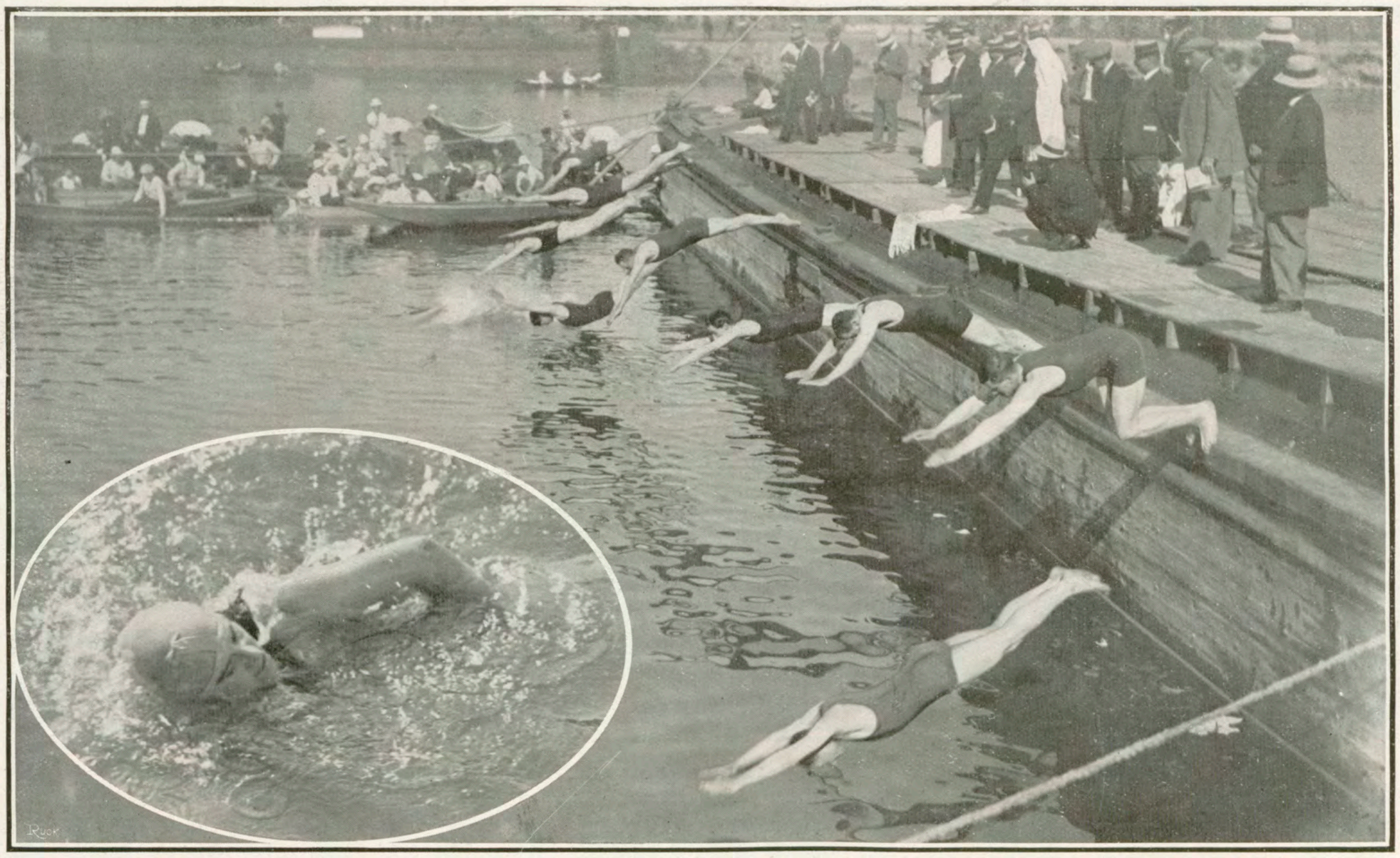
DIMANCHE 13 AOUT. — Bassin de Passy. — Joutes Lyonnaises
— Vélodrome Buffalo. — Lavalade, Didier, Parent.
— Joinville. — Course de 12 heures à la nage.

CE QU'IL FAUT LIRE

Couverture du *Journal de Marguerite Plantin*, par J. Bertheroy, librairie Pierre Lafitte et Cie.

Couverture de *Je sais tout* du 15 août qui relate les exploits de Védrines, Beaumont.

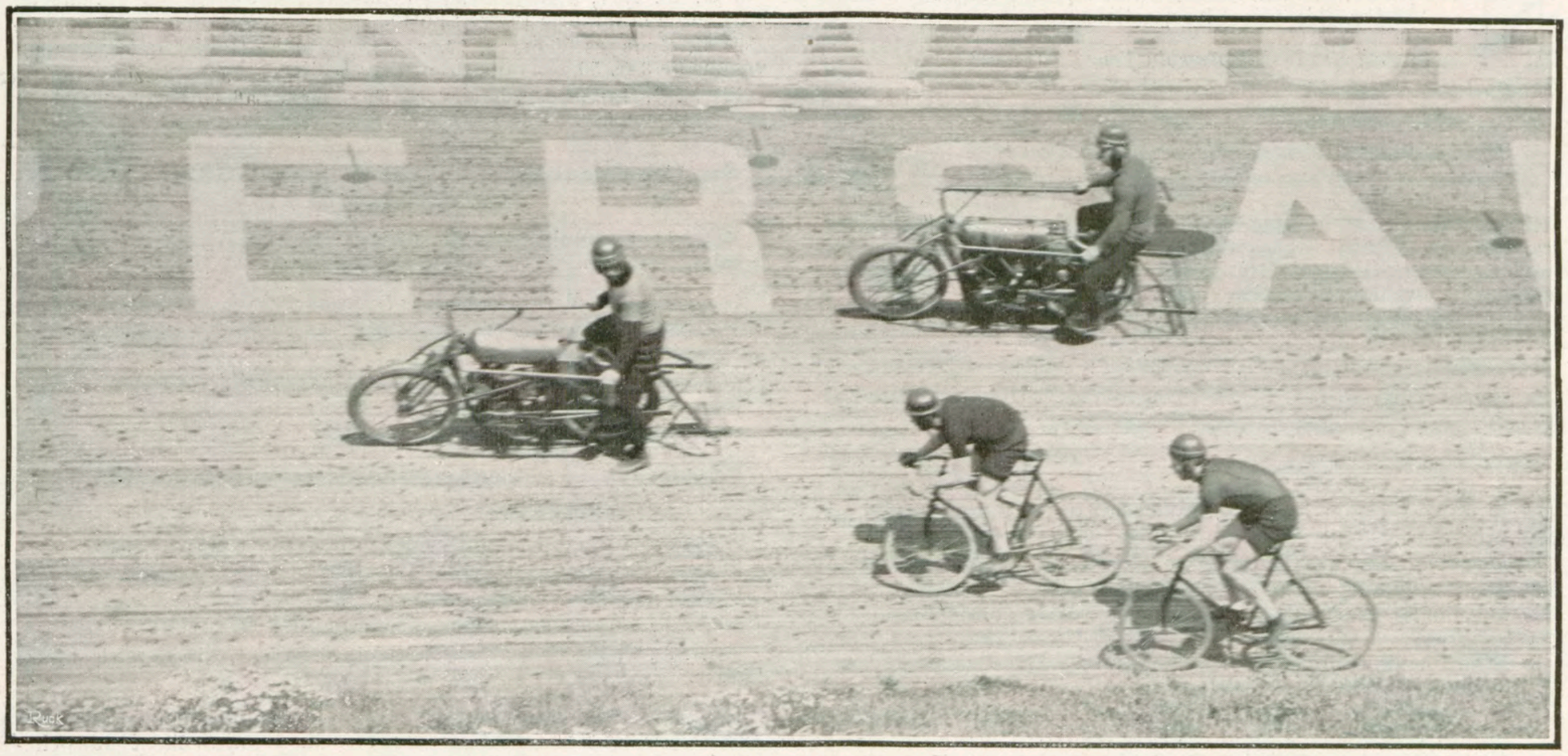
LA FÊTE NAUTIQUE DE JOINVILLE



LE DÉPART DU 1.500 MÈTRES

La course réunissait un lot formidable comprenant outre Billington, les deux Lavogade. Chrétien, Bougoin. La victoire est revenue facilement à Billington, en 23 m. 21 s. Dans le médaillon, Mlle Blanche Michel, gagnante du handicap féminin où elle partait scratch.

LA RÉUNION DE BUFFALO



LA REPRISE DES ENTRAINEURS DANS LA COURSE DE DEMI-FOND Plaques Lumière.

La course de demi-fond, qui mettait en présence Didier, Lavalade et Parent, se disputait en trois manches. La 1re manche de 15 kilomètres, revient à Didier, en 12 m. 27 s.; la 2e de 20 kil., à Parent, en 16 m. 52 s. 1/5; la 3e de 30 kil., à Didier en 25 m. 32 s. 2/5. Didier gagne par 4 points à 7.

UNE FÊTE SPORTIVE A VILLENNES

L'EQUIPE DE LA BASSE-SEINE, GAGNANTE DU PRIX DES DAMES

Une grande fête nautique fut donnée dimanche dernier à Villennes, dont la partie sportive avait été confiée au Rowing-Club. Les champions de la Basse-Seine, de la Marne, de l'Encouragement avaient répondu à l'appel de leurs camarades. Dans le médaillon, le bateau fleuri de M. Achard, qui a obtenu le premier prix.

Les Concours de la *Vie au Grand Air*

Résultat du sixième Concours. — LE TOUR DE FRANCE.

Nous publions ci-dessous le résultat de notre sixième concours. Voici quelles étaient les questions :

1° *Quel sera le vainqueur du Tour de France?*
2° *Quel sera le second?*
3° *Quel sera le troisième?*
4° *Combien de points sépareront le premier du second?*
5° *Combien de points sépareront le second du troisième?*

Comme nous nous y attendions, notre Concours a obtenu un très grand succès et nous avons reçu 9.245 réponses, chiffre que nous n'avions jamais atteint. Un très grand nombre de lecteurs ont répondu exactement aux deux premières questions.

Voici quelle était la réponse exacte :

1re Question : Garrigou. — 2e Question : Duboc. — 3e Question : Georget. — 4e Question : 18 points séparaient Garrigou et Duboc. — 5e Question : 23 points séparaient Duboc et Georget.

Notre classement est le suivant :

1° M. Pierre Combemale, 128, boulevard de la Liberté (Lille), qui gagne 50 francs en espèces et dont voici la réponse :

1re Question : Garrigou; 2e Duboc; 3e Georget; 4e 13 points sépareront Garrigou et Duboc; 5e 22 points sépareront Duboc et Georget.

2° M. Marcel Danguillaume, à Quessy-par-Tergnier (Aisne), qui gagne 36 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.

3° Mme Delon, 20, rue Jacques-Cellerier (Dijon) qui gagne 12 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.

4° M. Crombez Bigotte, 112 et 114, rue de Paris (Lille), qui gagne 12 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.

5° Mlle Marguerite Poussin, Boudeville de Pacy-sur-Eure (Eure), qui gagne 6 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.

6° M. J. Berteville, Les Orchidées (Arcachon), qui gagne un volume de 3 fr. 50 de la librairie Pierre Lafitte.

7° M. Emile Leroy, à Thieville, par Saint-Pierre-sur-Dives (Calvados), qui gagne un volume de 3 fr. 50 de la librairie Pierre Lafitte.

8° J. de Roy, à Beuzec-Conq (Finistère), qui gagne un volume de 3 fr. 50 de la librairie Pierre Lafitte.

9° M. Georges Vezinet, 19, rue de Flandre (Paris), qui gagne un volume de 3 fr. 50 de la librairie Pierre Lafitte.

10° M. G. Boucherie, boulevard Gambetta, à Barbezieux, qui gagne un volume de 3 fr. 50 de la librairie Pierre Lafitte.

Septième concours (nouveau). — LE GRAND PRIX DE DEAUVILLE.

Nous donnons aujourd'hui le sujet de notre septième concours dont le sujet, cette fois, intéresse le sport hippique :

1° *Quel sera le cheval qui gagnera le Grand Prix de Deauville?*
2° *Combien rapportera le premier, gagnant, au Pari Mutuel du Pesage, par unité de dix francs?*
3° *Combien rapportera le premier placé, par unité de 10 francs?*
4° *Quel sera le second?*
5° *Quel sera son rapport au Pari Mutuel?*

Nos prix seront les mêmes que pour les concours précédents :

1er *Prix :* 50 francs en espèces.
2e *Prix :* 36 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.
3e *Prix :* 12 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.
4e *Prix :* 12 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.
5e *Prix :* 6 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.
6e, 7e, 8e, 9e, 10e *Prix :* Un volume de 3 fr. 50 de la librairie Pierre Lafitte.

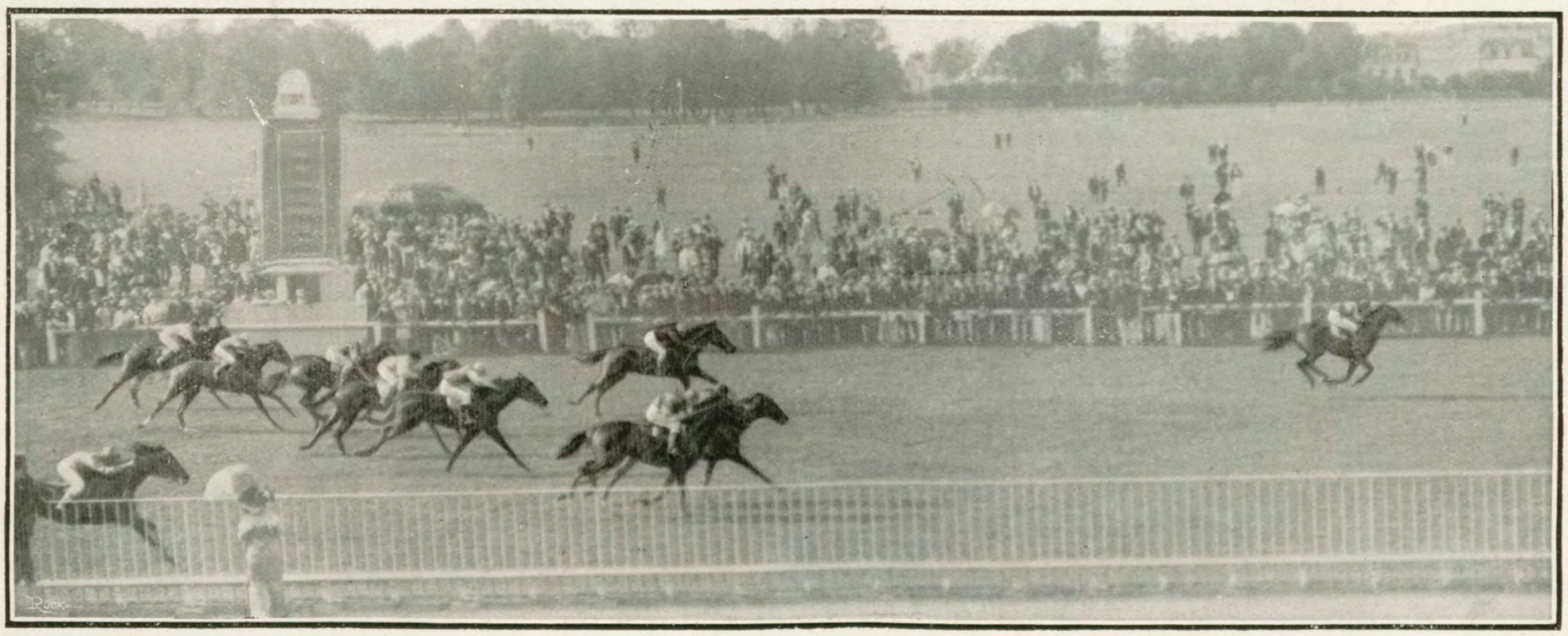
Rappelons que notre série de Concours se terminera par un Concours d'Honneur auquel ne seront admis que les dix premiers classés dans chacun de ces concours et dont le premier prix sera de 500 francs en espèces.

Toutes les réponses doivent être adressées à la *Vie au Grand Air*. Tout concurrent doit joindre à sa réponse le Bon de Concours qui se trouve à la page II des annonces.

LES CRITÉRIUMS DE CHANTILLY

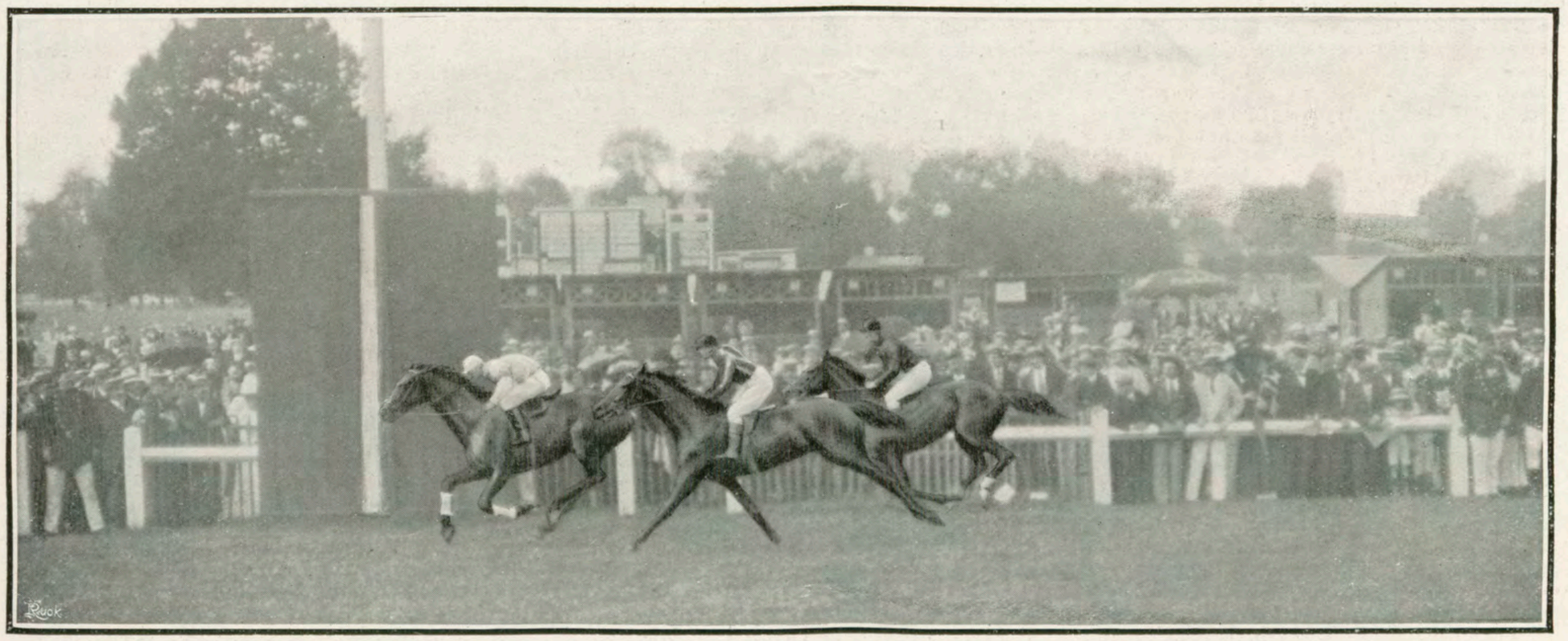
Le premier Critérium, poulains (6.000 francs, 1.100 mètres). — Chantilly, 1er Août.

Rond d'Orléans, à M. de Saint-Alary, un demi-frère de Quai aux Fleurs, a gagné fort nettement d'une longueur sur Polo Alto. Impérial II et Umbrella, respectivement troisième et quatrième, doivent faire mieux, à une autre occasion.



Le deuxième Critérium, pouliches (6.000 francs, 1.100 mètres.) — L'arrivée.

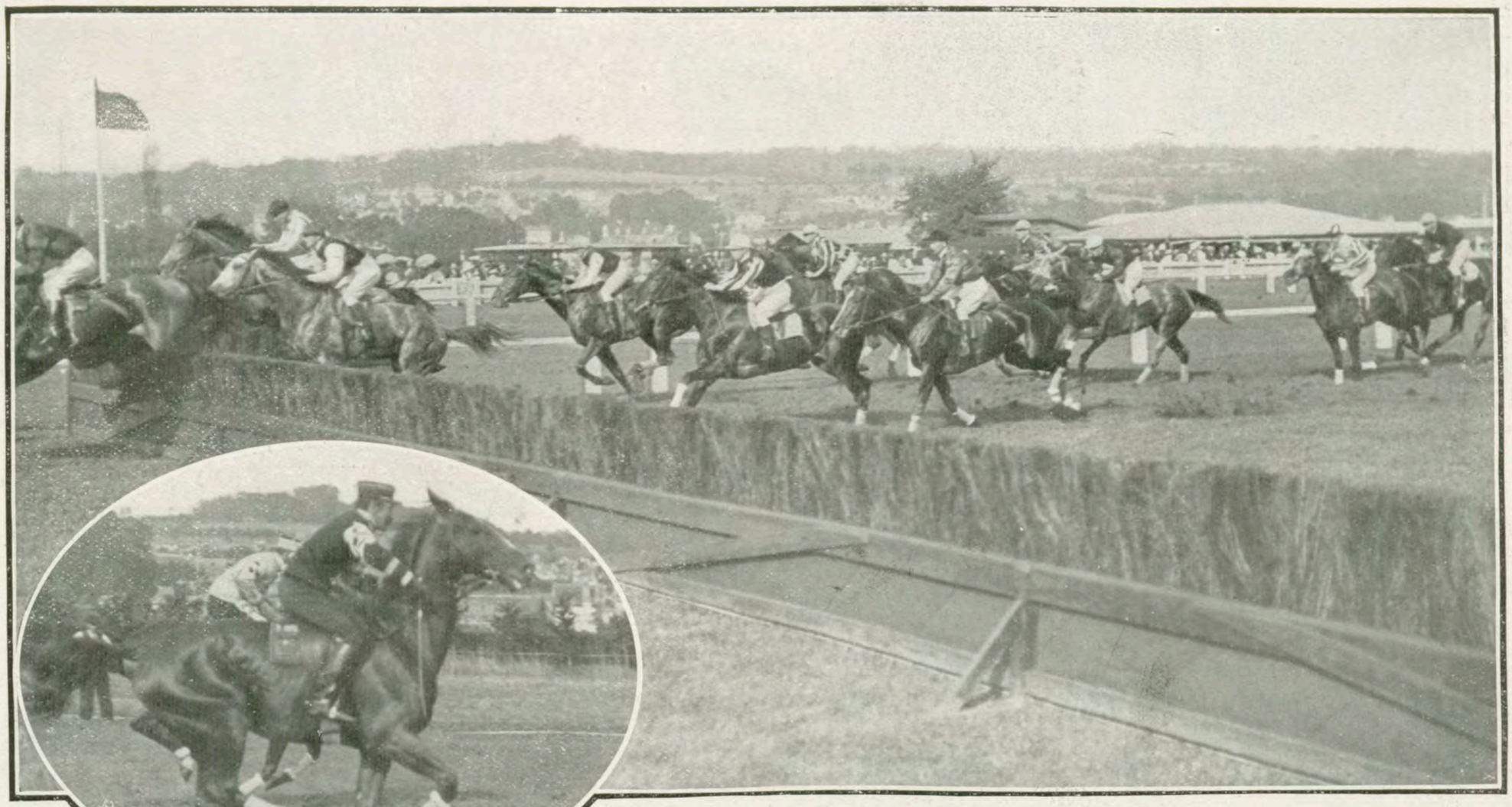
La gagnante, Mongolie, à M. Vagliano, s'est détachée dès le début et n'a jamais été rejointe. Il n'y a eu lutte que pour la seconde place qui est revenue à Saint-Appia devant Balme.



Le Prix Turenne (10.000 francs, 2.100 mètres). — Chantilly, 1er Août.

Ronde de Nuit, très supérieure au reste du lot, mais complètement hors de forme, n'a joué aucun rôle. Clérambault est parti en avant, mais, dans la ligne droite, a été débordé par Ramesseum, suivi de Lama II. Le poulain de M. W.-K. Vanderbilt l'a emporté par 3/4 de longueur.

LA PREMIÈRE DE DEAUVILLE



LE PRIX DE LA REINE MATHILDE (haies 20.000 fr., 3.000 mètres) — Deauville, 5 août.

Le lever de rideau de la réunion de Deauville est constitué par la réunion d'obstacles. L'épreuve la plus importante, le Prix de la Reine-Mathilde a réuni 19 partants. Prince de Saint-Taurin, a M. L. Lucas, a battu facilement Rupestris II d'une encolure. Dans le médaillon, un passage du Military.

Notes financières

La dépression générale des cours, née de la situation politique internationale, a ramené à des prix avantageux plusieurs des valeurs dont nous avions entretenu nos lecteurs. C'est ainsi que les obligations *Port of Para* se retrouvent en ce moment à peu près à leur cours d'émission. On peut en profiter pour mettre ces titres en portefeuille, car ils constituent une valeur de placement rémunératrice, puisqu'à ce prix ils rapportent près de 5 0 0, net, la Compagnie prenant à sa charge les impôts brésiliens et américains. Quant aux garanties, avant d'en retracer brièvement le détail, il n'est pas inutile de rappeler que les 70.000 obligations de 500 francs, émises à la fin d'avril dernier, ont pour but d'effectuer d'importants travaux de perfectionnement dans le port de Para, situé à l'embouchure de l'Amazone, c'est-à-dire au débouché sur l'Océan d'un réseau fluvial de 32.000 kilomètres, desservant une immense région fertile en produits tropicaux de toutes sortes et en particulier en caoutchouc.

On estime que les recettes d'exploitation s'élèveront cette année à 7 millions 1/2 de francs et atteindront prochainement 10 millions de francs, alors que le service des emprunts, y compris celui dont nous nous occupons, ne représente que 6.854.500 francs pour atteindre la somme annuelle de 7.052.000 francs seulement en 1919, lorsque commencera l'amortissement de la dernière émission.

Cet emprunt est gagé : 1° sur les travaux et ouvrages compris dans la division du port qu'il va servir à payer ; 2° sur les intérêts que possède la Compagnie Port of Para dans le capital-actions de la Compagnie de Chemins de fer Madeira Mamoré.

Le capital-actions de la Compagnie Madeira Mamoré est de 10 millions de dollars ; sur les 100.000 actions qui le représentent, la compagnie Port of Para en détient 48.750.

Cette voie ferrée contourne les rapides du fleuve Madeira, l'un des affluents les plus importants de l'Amazone. Elle est déjà construite sur une longueur de 177 kilomètres, et en exploitation sur 152 ; sa longueur totale doit être de 340 kilomètres. Elle constitue le moyen de communication nécessaire avec la Bolivie, une partie de l'Etat de Mato-Grosso, et le territoire de Lacre, dépendant de la Fédération brésilienne. Toute cette région est l'une des plus riches du monde en caoutchouc.

On voit que cette garantie, ajoutée à l'affectation des travaux exécutés, a une sérieuse importance. Il est bon de faire remarquer en outre que le Gouvernement peut percevoir une taxe de 2 0 0 sur les importations du Port de Para, dans la mesure nécessaire pour compléter au capital de premier établissement reconnu par lui un intérêt de 6 0 0, si les recettes nettes étaient insuffisantes à atteindre ce but. Cette taxe a déjà fonctionné. En 1909, son produit a été de 3.146.000 francs. Pour le premier semestre de 1910, il a été de 2.915.000 francs. En raison du chiffre élevé des recettes, la perception a été suspendue au 1er juillet, sur la demande même de la Compagnie. Si elle avait continué, le produit pour l'année 1910 de cette taxe de 2 0 0 aurait été de 4.520.000 fr. environ.

Un de nos amis qui entretient avec la République Argentine des relations très suivies, nous communique les intéressants renseignements que voici :

« Les nouvelles qui nous sont parvenues jusqu'à présent de Buenos-Aires, tant par câble que par lettres, sont unanimes à nous représenter l'état actuel des ensemencements en Argentine comme favorable — même comme très favorable — et la superficie ensemencée comme de beaucoup supérieure aux superficies ordinairement ensemencées.

« Depuis le début de mai, époque à laquelle les travaux de culture ont pu être entrepris (un temps trop sec les avait jusqu'alors empêchés) nous ne relevons dans nos câbles qu'une note uniformément optimiste, justifiée par l'abondance exceptionnelle des pluies tombées

« Actuellement, le temps est un peu froid ; mais nous n'avons pas avis que la récolte, d'ailleurs tout juste en herbe, en ait d'aucune façon souffert.

« Bien entendu, il ne faut pas perdre de vue que la récolte en Argentine ne se fait pas avant fin novembre, courant décembre (nous ne nous occupons naturellement que du blé, du lin et de l'avoine, le maïs étant de plusieurs mois plus tardif).

Les actions de l'*Astra Romana* ont été introduites sur le marché de Paris. Elles sont inscrites à la Cote officielle au comptant. Des transactions suivies se sont immédiatement établies aux environs de 660 francs.

Nous avons donné sur cette grande valeur pétrolifère roumaine les détails les plus complets. Nous avons publié tout récemment les résultats du premier exercice social de quinze mois, qui se sont traduits par la distribution d'un dividende de 10 0 0 au capital d'alors de 29.400.000 francs.

Cette Société a été constituée en juin 1910 sous les auspices de la *Geconsolideerde Hollandsche Petroleum Maatschappij* qui est une filiale de la puissante Société Royale Néerlandaise de pétroles (*Royal Dutch*).

Elle eut d'abord pour objet de réaliser une communauté d'intérêts partielle entre deux sociétés pétrolifères roumaines, l'*Astra*, qui possédait de vastes concessions dans la région de Moreni et, à Ploesti, une raffinerie pour l'alimentation continue de laquelle elle devait acheter une certaine proportion de pétrole étranger ; et le *Regatul Roman*, également propriétaire de terrains pétrolifères d'une grande étendue ; d'où l'idée d'une fusion des deux sociétés. Elle a été effectuée, pour ainsi dire, par échelons : limitée à certaines parties de l'actif des deux sociétés, elle donna naissance, en 1910, à l'Astra Romana avec son premier capital de 29.400.000 lei (ou francs). Puis, devant les bons résultats obtenus, elle absorba l'actif entier des deux compagnies, représenté par un capital qui est actuellement de 60 millions de lei, dont 44.167.500 lei émis et entièrement versés.

C.-E. Janin,
Notes Financières, 11, boulevard des Italiens, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Charles Guyot.